

عدد ممتاز

اقراء

جورج حلیم کیرلس

قناة السويس

مِنَ الْقِدَمِ إِلَى الْيَوْمِ



دار المعارف

اقرأ

[٣٩٨]

قناة السويس
من القندم إلى اليوم

جورج حليم كيرلس

عضو المعهد الهندسى بلندن

عضو جمعية المؤرخين المعاصرين بنيو يورك

قناة السويس

مِنَ الْقِدَمِ إِلَى الْيَوْمِ

تقديم المهندس محمد عزت عادل رئيس هيئة قناة السويس

الطبعة الثالثة



دار المعارف

مَقَرَّمَة

بقلم

السيد المهندس محمد عزت عادل

رئيس هيئة قناة السويس

إن فكرة إنشاء قناة صناعية تربط بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، عن طريق نهر النيل وفروعه، هي فكرة مصرية قديمة عمرها في أعماق التاريخ أربعة آلاف سنة، حينما أقدم فرعون مصر سنوسرت الثالث على تنفيذها عام ١٨٨٧ قبل الميلاد لتصبح مصر صاحبة أول قناة صناعية لتيسر حركة التجارة العالمية بين الشرق والغرب.

كما أن فكرة إنشاء قناة مصرية مباشرة تربط بين هذين البحرين كانت فكرة عربية، وصاحبها هو القائد العربي « عمرو بن العاص » الذي فتح مصر.. ولكن الخليفة « عمر بن الخطاب » لم يأذن بإنشائها حتى لا تفتح للفرزاة طريقاً لتهديد الدولة الإسلامية.. وفي بداية النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادى،

استطاع فردينان دى ليسبس إقناع محمد سعيد باشا والى مصر حينئذ بإنشاء قناة السويس.. واستصدر منه فرماناً بذلك.. وتعمل شعب مصر كثيراً من العنت فى سبيل إنشائها، حيث كان يساق الآلاف شهرياً لحفرها تحت نير السخرة، مما أدى إلى استشهاد أكثر من مئة وعشرين ألفاً من المصريين، خلال حفرها الذى استمر عشر سنوات ونصف حتى افتتحت للملاحة الدولية فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩.

ومنذ افتتاحها كانت الشركة الأجنبية التى أدارت القناة عبئاً على سيادة مصر واقتصادها، ولم تحصل مصر من موارد القناة إلا التزر اليسير، حتى أصدر الرئيس الراحل جمال عبد الناصر قراره بتأميمها فى السادس والعشرين من يوليو عام ١٩٥٦ واليوم بعد مضى أكثر من ثلاثين عاماً على إدارة مصر لقناتها يحق لشعب مصر أن يفخر بأنائه الذين تحملوا مسئولية إدارة قناة السويس فى مواجهة أعنف التحديات، وحققوا أعظم الإنجازات حتى أصبحت القناة اليوم فى أفضل وضع لها منذ إنشائها، وحقت بفضل الله ولأول مرة فى تاريخها إيرادات تغطى مليار دولار فى عام ١٩٨٧..

وإنها لكلمة حق تقال عن عطاء إنسان مصر فى قناة السويس الذى سجل له التاريخ إنجازاته المشرفة فى أنصع صفحاته، وأشاد به العالم أجمع لأدائه الراقى لرسائله فى قناة السويس لخير وغناء الشعوب.

وإن هذا الكتاب الذى أعده الزميل جورج حليم كيرلس يُعد

مرجعاً دقيقاً عن قناة السويس وتطورها، سجله المؤلف بأمانة
وخصوصاً أنه أحد الذين عملوا في القناة من قبل التأميم، وبذلك
يكون أحد شهود العصر على مسيرة القناة عبر الأربعين عاماً
الماضية، وساهم من موقع عمله في ارتقائها ونهضتها.
وإنني أتوجه إلى الله العلي القدير أن يثمر هذا الكتاب ثمرًا
للأجيال،
والله ولي التوفيق.

الإسكندرية في ٦ يونية ١٩٨٨

المهندس محمد عزت عادل

مقدمة المؤلف

يسعدني أن أضع بين يديك، أيها القارئ الكريم كتابي السابع عن قناتنا العزيزة «قناة السويس» التي أحبتها الحب كله، وكرست حياتي في الكتابة عنها وعما وصلت إليه، بعد تأميمها، من ازدهار وتقدم لما فيه خير مصر ورخاء ورفاهية العالم.

لقد عاصرت تأميم القناة خطوة بخطوة، وأخذت أتابع باهتمام بالغ كل صغيرة وكبيرة في هذا المرفق العظيم، وأطالع كل ما يقع تحت يدي عن القنوات البحرية العالمية، على سبيل المقارنة بقناة السويس، وقد شامت الأقدار أن أتوقع في يناير ١٩٦٢، إثر الإحصاءات العديدة التي قمت بها، عبور القناة في أكتوبر من هذا العام للسفينة «المائة ألف» بعد التأميم، فعرضت على المسئولين فكرة الاحتفاء بها وتكريمها، فرحبوا بها ونال هذا التكريم نجاحاً عظيماً ودعاية كبيرة محلياً وعالمياً لم أتوقعها، وكان أكبر دافع للهيئة في الاستمرار في تكريم السفن «الألفية» بعد عودة الملاحة، والسفينة «المائة ألف» في أغسطس ١٩٨٠، والمائتين وخمسين ألفاً في نوفمبر ١٩٨٧، وبمشيئة الله تعالى السفينة «النصف مليون» بعد التأميم، في الشهور الأخيرة من سنة ١٩٩٠.

وقامت الهيئة على نفقتها بطبع باكورة إنتاجي «قناة السويس

قبل التأميم وبعده» في ١٩٦٣، وكتابي السادس «هيئة قناة السويس في ربع قرن من الزمان» في ١٩٨١، بمناسبة مرور ٢٥ عامًا على تأميم القناة، لتوزيعها على الجهات الملاحية والعاملين في الهيئة للاستفادة بما جاء فيها من معلومات، كما اشتركت في ١٩٦٩ في تحرير العدد الممتاز من مجلة «المصور»، بمناسبة مرور مائة عام على افتتاح القناة، وكتابي هذا يعد السابع الذي قامت «دار المعارف» كبرى دور النشر في الشرق الأوسط، بإعادة طبعه للمرة الثالثة، بعد نفاذ الطبعتين الأولى والثانية منه، وقد بذلت أقصى ما أستطيع بذله من جهد حتى تكون هذه الطبعة جديرة بقناتنا العظيمة، ووافية من كافة النواحي العلمية والإحصائية، وبصفة خاصة الناحية التاريخية التي وجهت إليها كل اهتمامي وعنايتي.

إن الإقبال الشديد الذي حظيت به مؤلفاتي المتواضعة، التي حررتها بدون أي غرض مادي ولكن بهدف تعريف القناة، وما وصلت إليه من مكانة ممتازة، لجميع الناطقين بالضاد، كان أكبر حافز لي على مزيد من البحث والتنقيب، لأقدم للقارئ الكريم، المعلومات الدقيقة والحديثة عن كل ما يتعلق بقناة السويس خاصة، والقنوات البحرية العالمية عامة، حتى أصبحت مؤلفاتي مرجعاً يعتمد عليه الكثيرون في إعداد رسالتي الماجستير والدكتوراه عن القناة. وإنه لكثرة ما كتبت من كتب، وحررت من مقالات في الصحف والمجلات، وألقيت من محاضرات عن قناة السويس قد أطلق

الكثيرون على لقب «مؤرخ قناة السويس» وهذا لقب أفخر وأعز
به كل الاعتراز لما أكتفه لها وللقائمين على أمرها من التقدير العظيم.
ولا يسعنى في كتابي هذا إلا تقديم مزيد شكرى لجميع الذين
عاونونى في إعدادة، وأخص بالشكر السيد المهندس محمد عزت
عادل رئيس هيئة قناة السويس، لتكرمه بتقديره والسادة زملائي
السابقين العاملين في مكاتب القياس والحركة والصحافة والإحصاء
والإدارة الهندسية، لتعاونهم الصادق معى حتى يكون كتابي جديراً
بقناتنا العظيمة، وبادار النشر التي أصدرته.
والله ولى التوفيق.

القاهرة في أول يولية ١٩٨٨

جورج حليم كيرلس

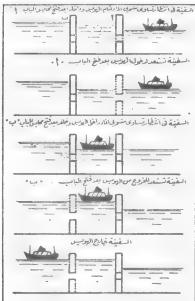
البَابُ الأولُ

القنوات البحرية

القنوات البحرية هي طرق مائية حفرها الإنسان لربط الموانئ بداخلية البلاد أو لتوصيل الأنهار أو البحار بعضها ببعض اختصاراً في الوقت، واقتصاداً في النفقات، وتسهيلاً للملاحة والمواصلات الداخلية أو الدولية. وتعد قناة السويس في جمهورية مصر العربية أهم القنوات البحرية العالمية، وتليها في الأهمية قناة بنما في أمريكا الوسطى، فقناة كيبل في ألمانيا الغربية.

والقنوات البحرية إما أن تكون مزودة بالأهوسة التي من شأنها تمرير السفن بين سطحي ماء مختلفي المناسيب أو أن تكون خالية منها. فإذا كان مستوى الماء في البحرين المراد ربطهما واحداً فإن الأمر لا يقتضي إقامة أهوسة، كما هو الحال في قناة السويس التي تصل البحرين المتوسط والأحمر، وقناة كوريتتا التي تربط بحري إيجة والأيونى المتساوي المناسيب.

وتقام الأهوسة في حالة اختلاف مناسيب المياه في البحرين المراد



يتم توضيح كيف تسير سفينة في الميناء

ربطها. كما هو الحال في قناة كيبل التي تربط بحرى البلطيق والشمال المختلفى المناسب، أو إذا كان سطح الماء في البحرين المراد ربطها في مستوى واحد ولكن المناطق أو المسطحات المائية التي قد تخترقها القناة في أثناء شقها تكون ذات مناسيب مختلفة، أى ترتفع أو تنخفض عن مستوى البحرين، كما هو الحال في قناة بنما التي تربط المحيطين الهادى والأطلسى المتساوىى المناسب، وتخترق بحيرة جاتون التي يرتفع منسوب سطح الماء فيها بمقدار ٢٦ مترًا عنها.

وتهدف القنوات البحرية بجميع أنواعها إلى تيسير عبور السفن بين طرفيها بأمان وفي أقصر وقت مستطاع. ويتوقف عدد السفن وحجمها ومدة عبورها على نوع القناة والميزات التي توفرها للسفن العابرة لينتم عبورها فيها على الوجه الأكمل.

أنواع القنوات البحرية

تصمم القنوات البحرية عند حفرها بحيث يكون تصرفها اليومي، أى الحد الأقصى لعدد السفن التي تعبرها في اليوم، يزيد على طلبات السفن المتوقع اجتيازها للقناة يوميًا أو على الأقل يساويها، وكلما زاد عدد السفن العابرة وحجمها ازدادت بقدر ذلك الضرورة لمواجهة هذه الزيادة في العدد والحجم والتمشي معها بتطوير القناة وتحسينها لزيادة كفاءتها.

أما إذا كان عدد السفن العابرة في تناقص أو ثابتاً لا يتغير بسبب قلة إقبال السفن على عبور القناة، أو نتيجة لأحداث عالمية أو محلية تحول دون عبورها فيها، فليس من الضروري القيام بتحسينات جديدة بدون داع، لئلا تزيد هذه التحسينات من نفقات القناة وبالتالي تؤثر على أرباحها.

ويمكن تقسيم القنوات البحرية إلى عدة أنواع نسطها فيما يلي بإيجاز:

طراز «أ» قناة مفردة ذات طريق واحد:

تعد هذه القناة من أبسط أنواع القنوات البحرية وأقلها تكلفة وهي تسمح بعبور السفن في قوافل في اتجاه واحد فقط لمدة معينة من الزمن، وفي الاتجاه المضاد لمدة مماثلة للأولى وهكذا، ويترتب على ذلك ضياع كبير في وقت السفن العابرة، يزيد بزيادة طول القناة. وليس في الإمكان زيادة كفاءة هذه القناة، أي زيادة عدد السفن التي تعبرها يومياً إلا على حساب زيادة فترة انتظار السفن العابرة عند طرفيها.

طراز «ب» قناة مفردة ذات طريق واحد بجراجات متباعدة:

هذه القناة ما هي إلا قناة ذات طريق واحد، أنشئت على جانبيها جراجات متباعدة، في أماكن متفرقة على طول مجراها، بزيادة عرض القناة في هذه الأماكن للسماح برباط السفن العابرة

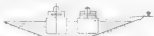
أنواع القنوات البحرية



طراز أ - قناة ذات طريق واحد



طراز ب - قناة ذات طريقين مزدوجين متبادعة



طراز ج - قناة ذات جوارجات مستمرة



طراز د - قناة تصح بتقابل السفن أثناء سيرها



طراز و - قناة ذات طريقين منفصلين

من أحد الاتجاهين فيها، ريثما تعبر القناة السفن القادمة من الاتجاه المضاد.

وتتناز هذه القناة على القناة ذات الطريق الواحد في تخفيض فترة انتظار السفن العابرة وزيادة عددها كما أن تكاليف إنشائها ليست باهظة غير أن استعمال هذه الجراجات يعتبر بصفة عامة، غير عملي إلا لرباط سفينة معطوية أو ذات سرعة محدودة لحين مرور القافلة الأخرى.

طراز «ج» قناة مفردة ذات جراجات مستمرة:

تشبه هذه القناة السابقة غير أن الزيادة في عرضها تمت على طول مجراها بتوصيل الجراجات المتباعدة بعضها ببعض حتى أصبحت هذه الجراجات مستمرة بين طرفيها لينتسب للسفن القادمة من أحد الاتجاهين الرسو فيها ريثما تعبر القناة السفن القادمة من الاتجاه المضاد.

وهذا النوع من القنوات غير مرغوب فيه لاحتفال حدوث تصادم بين السفن العابرة والسفن الراسية.

طراز «ج» قناة مفردة ذات تفرعات:

تشتمل هذه القناة على فرع ثانوي يتفرع من القناة الرئيسية في مكان واحد أو في عدة أماكن متفرقة على طول مجراها للسماح

للسفن القادمة من أحد الاتجاهين بالرباط فيه، وربما تمر السفن القادمة من الاتجاه الآخر في القناة الرئيسية.

طراز «د» قناة مزدوجة تسمح بتقابل السفن في أثناء سيرها: يراعى عند إنشاء قناة من هذا النوع أن يكون عرضها كافياً لتقابل سفينتين في أثناء عبورها معاً، ويتم ذلك بجعل عرض القناة عند عمق الفاطس الأقصى المسموح به للسفن العابرة مساوياً لعرض أكبر سفينة تعبرها خمس مرات.

وتتاز هذه القناة على القنوات السابقة في تخفيض فترة انتظار السفن العابرة، هذا فضلاً عن زيادة عددها، غير أن حوادث التصادم تكون فيها أكثر احتمالاً وأكثر خطورة، خاصة إذا كانت تعبرها ناقلات بترول.

وتبلغ تكاليف إنشاء هذه القناة أقل من ضعف تكاليف إنشاء القناة المفردة ذات الطريق الواحد.

طراز «و» قناة مزدوجة ذات طريقين منفصلين:

تسمح هذه القناة للسفن القادمة من كلا الاتجاهين باجتنابها دون تأخير وفي إمكانها استيعاب ١٩٢ سفينة يومياً إذا تم دخولها من طرفيها بمعدل سفينة واحدة كل ١٥ دقيقة.

وتعد هذه القناة من أفضل القنوات البحرية وأحسنها استغلالاً. هذا فضلاً عن قلة احتمال وقوع حوادث فيها، غير أن عيبها الوحيد هو ارتفاع تكاليف إنشائها.

ويقتضى الأمر، لزيادة كفاءة مثل هذه القناة، توصيل الطريقتين بتفريعات على مسافات متفاوتة لإمكان انتقال السفن من طريق إلى آخر، في حالة حدوث عطب أو جنوح لإحداها.

وتسير السفن في حالة القنوات المفردة بأنواعها الأربعة السابق ذكرها، على هيئة قوافل تنتظم في أوقات محددة ليتسنى ترتيب تقابل القوافل المتعارضة، أما في حالة القنوات المزدوجة بنوعيتها فيمكن للسفن الدخول رأساً إلى القناة من كلا الاتجاهين دون أى انتظار.

تطوير القنوات البحرية

إنه في الإسكان تحسين أية قناة وتطويرها لتتشمى مع الزيادة المطردة في حركة الملاحة، ولتنفي بالغرض الذى أنشئت من أجله على الوجه الأكمل، فالقناة المفردة ذات الطريق الواحد التى تسمح بعبور ٣٠ سفينة يومياً مثلاً يمكن تحسينها بإنشاء جراجات متباعدة على طول مجراها تساعد على زيادة تصرفها اليومي إلى ٤٠ سفينة، وإذا كان عدد السفن العابرة يفوق تصرف القناة فيمكن الاستمرار في تحسينها بتوصيل الجراجات المتباعدة بعضها ببعض لتتصل على طول مجراها، وتصبح قناة ذات جراجات مستمرة في إمكانها استيعاب ٦٠ سفينة يومياً مثلاً.

وينشأ فيها، في حالة استمرار زيادة عدد السفن العابرة، ففرعة أو أكثر لزيادة كفاءة القناة إلى ١٠٠ أو ١٢٠ سفينة يومياً، تبعاً لعدد

هذه التفريعات وطولها، وينتهي الأمر إلى توصيل هذه التفريعات جميعها لنحويلها إلى قناة مزدوجة ذات طرفين منفصلين يبلغ تصرفها اليومي ٢٠٠ سفينة مثلاً

ونذكر فيما يلي بإيجاز الفوائد التي تعود على القناة البحرية من وراء زيادة كفاءتها وتحسينها:

١ - زيادة تصرفها اليومي، أي كما أسلفنا، زيادة عدد السفن التي تعبرها يومياً.

٢ - زيادة حجم السفن العابرة، تبعاً لزيادة القطاع المائي للقناة بعد تعميقها وتوسيعها.

٣ - تخفيض فترة انتظار السفن العابرة عند طرفيها، أو على طول مجراها الملاحي كي لا يضيع وقتها سدى في انتظار دورها، وإن انتظار السفن في الميناء ساعة أو ساعتين لا يعتبر تأخيراً في حد ذاته إذ يتحتم عليها حال وصولها القيام بعدة إجراءات كالتموين، وعملية القياس لتقدير الرسوم المستحقة عليها، وإجراءات الحجر الصحي والجوازات إلخ.. ويستغرق ذلك وقتاً طويلاً، وحين الانتهاء من جميع هذه الإجراءات يبدأ في احتساب فترة انتظارها الفعل، ويطلق عليها «التأخير الفني».

٤ - منع حوادث الملاحة أو تقلبها بقدر الإمكان بإزالة العوائق التي تعترض حركة عبور السفن في القناة واستكمال معدات الإرساء وتوفيرها على طول المجرى الملاحي.

٥ - سرعة معالجة الحوادث عند وقوعها كى لا تتعطل الملاحة فترة طويلة، ويتم ذلك بزيادة عدد وحدات الإنقاذ وقدرتها، ومضاعفة وسائل الإطفاء، وتوفير معدات الرفع وجعلها جميعاً، بصفة دائمة، على أهبة الإستعداد لمواجهة أى حادث مفاجئ.

وجدير بنا أن نذكر أن عملية تحسين قناة بحرية تختلف كل الاختلاف عن عملية صيانتها، فالأولى ترمى إلى زيادة كفاءتها وتطويرها وتحجى كلها دعت الضرورة إلى ذلك، والثانية لا تهدف إلا إلى المحافظة على حالتها الراهنة، دون زيادة كفاءتها، وتحجى بصفة مستمرة على مدار السنة.

عبور السفن فى القنوات البحرية

لكى يتسنى لسفينة عبور قناة بحرية والسير فيها سيراً سليماً يجب أن توجد تحتها طبقة من الماء يبلغ سمكها ٣ أقدام أو ٩٠ سم بالنسبة للسفن التى تتراوح حمولتها بين ٣٠ ٠٠٠ و ٤٠ ٠٠٠ طن، ويطلق على هذا الارتفاع من الماء «قدمة المرشد».

وبلاحظ أنه تحدث عند تحرك سفينة فى قناة بحرية موجات ينتج عنها إنخفاض مستوى سطح الماء فيها مما يؤدى إلى غوص السفينة فى الماء بمقدار يعادل ذلك الإنخفاض، ويختلف مقدار غوصها باختلاف مساحة القطاع المائى للقناة البحرية، وحجم السفن

العابرة فيها، وسرعتها، ويبلغ مقدار هذا الغوص ١,١٠ مترًا في المتوسط في قناة السويس مثلاً.

ويحدث بجانب هذه التموجات وفي وقت حدوثها، تيارات عكسية على بدن السفينة ترمى إلى إعادة منسوب سطح الماء في القناة البحرية إلى مستواه الطبيعي.

عمق القنوات البحرية

يمكننا مما سبق وعلى ضوء البيانات التالية تقدير العمق النظري لقناة بحرية:

١ - الفاظس المسموح به للسفن العابرة، أى ارتفاع الجزء المغمور في الماء من بدن السفينة.

٢ - سمك «قدمة المرسد» وهو احتياطي ضرورى للسباح بسير السفينة، ويقدر بحوالى ٦٪ من الفاظس.

٣ - «غوص السفينة» في الماء، ويختلف باختلاف السرعة، وهو أكثر أهمية في مؤخرة السفينة عنه في مقدمتها، ويقدر بحوالى ١,١٠ مترًا في المتوسط.

٤ - «احتياطي الإطماء» أى الزيادة الإضافية في عمليات التعميق، لضمان الاحتفاظ بمنسوب أدنى معين، احتياطيًا للطوارئ، لحين القيام بعمليات التعميق أو التطهير التالية، وتتراوح هذه الزيادة

بين متر واحد و١,٢٠ متراً. ويتوقف مقدارها على موقع المجرى المائى، والتيارات المائية المعرض لها، وطبيعة التربة فى المناطق التى يخترقها.

ويطلق على مجموع الثلاثة الأول «منسوب الملاحة»، ومجموع الأربعة معاً «منسوب التطهير». ويتطابق هذه النظرية على قناة بحرية كقناة السويس مثلاً، يمكننا الحصول على منسوب الملاحة والتطهير إذا أخذنا فى الاعتبار أن الغاطس الأقصى المسموح به للسفن العابرة فيها يبلغ حالياً ٥٣ قدماً أى ١٦,١٥ متراً، إذن

$$\text{منسوب الملاحة} = \text{الغاطس} + \text{قدمة المرشد} + \text{غوص السفينة}$$

$$= ١٦,١٥ \text{ متراً} + ١, - \text{ متر} + ١,١٠ \text{ متراً}$$

$$= ١٨,٢٥ \text{ متراً} \text{ أى } ١٨,٥٠ \text{ متراً تقريباً.}$$

ومنسوب التطهير = الغاطس + قدمة المرشد + غوص السفينة + احتياطي الإطباء

$$= ١٦,١٥ + ١, - + ١,١٠ + ١,٢٠$$

$$= ١٩,٤٥ \text{ متراً} \text{ أى } ١٩,٥٠ \text{ متراً تقريباً}$$

سرعة السفن العابرة

يجب أن تسير السفن فى القنوات البحرية بسرعة محددة لا تتجاوزها ولا تقل عنها وذلك لأنها ستحدث فى حالة تجاوزها، موجات مدببة من شأنها التأثير على منشآت حماية جوانب القناة

(التكسيات) كما أنها لن تستطيع في حالة تخفيض سرعتها أن تتحكم في أجهزتها، في أثناء تحركها في المجرى الملاحي.

وتتراوح السرعة القانونية المسموح بها للسفن العابرة في القنوات البحرية بين ١٢ و١٦ كيلومتراً في الساعة.

المسافة بين السفن العابرة

يراعى دائماً الإحتفاظ بمسافة كافية بين السفن العابرة في مجرى ملاحي حتى إذا ما حدث لإحداها طارئٌ ما، أو خلل مفاجئ في أثناء سيرها واضطرت إلى التوقف فجأةً تمكنت السفينة التي تليها من التوقف كذلك في الوقت المناسب، تفادياً من وقوع تصادم بينها قد تكون عواقبه وخيمة إذا حدث بين ناقلات بترول مثلاً.

وتتوقف طول المسافة بين السفن العابرة على نوع هذه السفن وحولتها وسرعتها، فهي تزيد في ناقلات البترول عنها في السفن الفارغة، أو المحملة بضائع، كما تزيد كذلك بزيادة سرعة السفن ونقل بقلتها.

وقد ثبت بالتجربة أن سفينة جيدة الإدارة حولتها ٤٥ ٠٠٠ طن وتسير بسرعة ١٣ كيلومتراً في الساعة في استطاعتها التوقف على مسافة تتراوح بين ١٥٠٠ و٢٠٠٠ متر تقريباً، واستناداً إلى ذلك، يراعى أن تكون المسافة بين السفن العابرة ٣٠٠٠ متر بالنسبة لناقلات البترول والسفن الكبيرة الحجم، و١٥٠٠ متر

بالنسبة للسفن الفارغة أو المتوسطة الحجم، إذا كانت السرعة المسموح بها لها في القناة البحرية من ١٣ إلى ١٤ كيلو مترًا في الساعة.

حجم السفن العابرة

يتوقف حجم السفن العابرة في القناة البحرية على العوامل الآتية:

١ - الغاطس: يتناسب حجم السفن العابرة في القنوات البحرية تناسباً طردياً مع الغاطس المسموح به لها، فيزيد بزيادته وينقص بنقصانه.

٢ - حجم الأهوسة: يرتبط حجم السفن العابرة في القنوات البحرية بطول وعرض وعمق الأهوسة التي قد تكون موجودة فيها كارتباطه تماماً بعرض وعمق المجرى الملاحي.

٣ - الكبارى والأنفاق: يجب ألا تحول الكبارى المقامة على القنوات البحرية دون عبور السفن الكبيرة الحجم فيها لضيق المسافة بين دعائمها أو بالنال لضيق مجراها الملاحي، كما يجب كذلك، ألا تحول الأسطح الخارجية للأنفاق البحرية والسحارات المقامة في قاع القنوات البحرية دون تعميق القناة في المناطق المقامة فيها.

تنوع السفن العابرة في قناة السويس

تنوع طراز السفن المستخدمة للقناة بصفة مستمرة، منذ افتتاحها وحتى اليوم، فسفن القرن التاسع عشر الشراعية اختفت سريعاً وحلت محلها السفن البخارية المزودة برفاصات مستعملة الفحم في بادئ الأمر، وظل تموين السفن بالفحم^(١)، عند توقفها في بورسعيد من المناظر الجديرة بالتصوير التي اشتهرت بها المدينة حقبة طويلة من الزمن، وظهر المازوت في القناة في ١٩٠٨ وكان عدد السفن المستخدمة قزانات مزودة بالمازوت ضئيلاً للغاية، وسرعان ما نافست المحركات المستخدمة لوقود مشتق من البترول قزانات المازوت، فعمبرت القناة في ١٩١٢ أول سفينة بمحركات، وسجل عام ١٩٢٠ عدد ١٠٨ سفينة بمحرك من مجموع ٤٠٠٩ سفينة، وقفز هذا العدد إلى ١٤٢٣ سفينة من مجموع ٥٨٧٧ سفينة في ١٩٣٦.

إن الزيادة المطردة في استخدام البترول في شتى المجالات ترتب عليها ضرورة إنشاء مراكز تموين له في السويس وبورسعيد، كما أن التطور العظيم في نقل المواد البترولية التي تخدم الاقتصاد العالمي

(١) كانت بورسعيد حتى أواخر القرن التاسع عشر، من كبريات محطات تموين السفن بالفحم في العالم، وكانت تجارتها أهم وأكبر نشاط تجارى في المدينة

كان من شأنه أن تنبؤاً ناقلات البترول مكان الصدارة بالنسبة للسفن العابرة في قناة السويس حتى عنوان ١٩٦٧، فكانت تمثل عددياً ٥٣.٧٪ من السفن العابرة في ١٩٥٥ و ٤٦.٧٪ في ١٩٦٦، وانخفض عددها إلى ١٣.٢٪ في ١٩٧٩، و ١٦.٢٪ في ١٩٨٣ و ١٩.٤٪ في ١٩٨٧، غير أنه جدير بالذكر أن بناء ناقلات البترول العملاقة التي قاربت حمولتها نصف مليون طن، في سنوات العدوان، ترتب عليه إنخفاض عدد ناقلات البترول العابرة للقناة على حساب الزيادة التي طرأت في حمولتها^(١٢).

ومن الملاحظ، حالياً، اختفاء سفن الركاب من القناة بعد أن كانت سفينة الركاب في الخمسينات هي ملكة المحيطات، هذا في حين ظهور أنواع جديدة من السفن، غير معروفة لمياه القناة كسفن الحاويات وسفن رورو، وسفن نقل الصنادل، وسفن نقل السيارات، والسفن الحربية على اختلاف أنواعها إلخ..

أما السفن ناقلة المواد الكيميائية غير المعبأة، والميتان والمواد المشعة إلخ.. فلم تشق طريقها بعد في قناة السويس نظراً للاحتياطات الشديدة الواجب اتخاذها عند عبورها.

(١٢) بلغت النسبة المثوبة لعمولة ناقلات البترول بالنسبة للحمولة الإجمالية للسفن العابرة في القناة ٦٥.٤٪ في ١٩٥٤ و ٧٥.١٪ في ١٩٦٦ وانخفضت هذه النسبة إلى ٣٢.١٪ في ١٩٧٩ و ٣٦.٤٪ في ١٩٨٣ و ٣٩.٤٪ في ١٩٨٧.

الحوادث التي تتعرض لها السفن في القناة

١ - انحراف السفينة: ليس في استطاعة السفينة العابرة في القناة الانحراف إلا في نطاق محدود للغاية، بسبب ضيق القناة الذي لا يوفر للسفينة العابرة أكثر من ٣٠ أو ٤٠ متراً من البراح على جانبيها، ويُعد حيزاً ضئيلاً للغاية بالنسبة لكتلة ضخمة متحركة قوامها عشرات الآلاف من الأطنان ويبلغ طولها حوالي ٣٠٠ متر وعرضها ٥٠ متراً وسرعتها ١٤ كيلومتراً في الساعة، هذا بالإضافة إلى ما يقع على هيكلها الشاهق الارتفاع من مؤثرات الرياح، ولا ينبغي أن يزيد انحرافها عن درجة واحدة في المجرى المستقيم، حتى لا تتعرض في ثوان معدودة إلى الارتطام بصفة القناة.

٢ - عطب الدفة: يرجع الجزء الأعظم من الحوادث إلى عطب في الدفة، وذلك تبعاً للعبء الجسم الذي يقع عليها لمعالجة انحراف السفينة بسرعة فائقة، فتصحیح اتجاهها في القناة بمقدار درجة واحدة يعرض الدفة لمجهود مفاجئ كبير للغاية، هذا في حين أنه في الإمكان تصحيح اتجاه السفينة في عرض البحار، بمقدار عدة درجات، دون أن يؤثر ذلك تأثيراً كبيراً على الدفة.

٣ - سوء الأحوال الجوية: تسود منطقة القناة عواصف رملية شديدة في الشهور من يناير إلى مايو هذا فضلاً عن الضباب الكثيف

وتكونه المفاجئ، الذي تتعرض له المنطقة وبصفة خاصة المسطحات المائية صباحًا، ويضاف إلى ذلك الأنواء المحلية التي يبلغ عددها ١٩ نوة، مجموع أيامها ٦٥ يومًا خلال السنة، وتراوح قوتها بمقياس البارومتر من ٤ إلى ٩، وهي إما أن تكون ساخنة في الصيف، أو شديدة الرياح أو ممطرة، أو الاثنين معًا في الشتاء.

٤ - عدم كفاءة المرشد: إن سير السفينة في محور القناة يتطلب كفاءة ممتازة وبقظة تامة ودائمة من المرشد، هذا بالإضافة إلى ما تتعرض له السفينة في بحري ملاحى ضيق من تأثير الرياح والتيارات المائية وضغط المياه وجذب الأعماق وتقلبات الجو، والأعطاب المفاجئة التي قد تصيب ميكانيكية السفينة أو دفتها، مع الأخذ في الاعتبار نوعية السفينة وخصائصها الفنية، والمرشد هو بمثابة مستشار ربان السفينة، يسدى إليه النصائح الخاصة بالملاحة في القناة، بفضل خبرته الواسعة في مياه اعتاد عليها وعرف خصائصها، وعلى علم تام بقوانين الملاحة وعلامات الإرشاد فيها، حتى يتم له معالجة المواقف التي تقابله بسرعة ودقة، حيث أن أى خطأ في القيادة أو المناورة يعرض السفينة للارتطام بضفة القناة، وعرقلة حركة الملاحة فيها.

٥ - عدم كفاءة الدومنجى: إن عدم انتباه الدومنجى وبقظته الدائمة، أو عدم خبرته يعرض السفينة للحوادث.

٦ - الأنوار الكاشفة: قد يصيب كشاف السفينة عطب مفاجئ

ليلاً فيسود الظلام أمامها، كما قد تفتى بصر المرشد أو الدومنجي
كشافات السيارات التي تسير على الطريق المحاذي للقناة، الأمر
الذي يترتب عليه تعرض السفينة للحوادث.

رسوم عبور السفن قبل إغلاق القناة

تقدر هذه الرسوم على سعة السفينة أو حجمها وليس على وزنها،
ويعتبر الطن وحدة القياس وهو عبارة عن فراغ حجمه ١٠٠ قدم
مكعب أي ٢,٨٣ متراً مكعباً.

وتشتمل السفينة على مجموعة كبيرة من الفراغات منها ما هو
مخصص لطاقتها كغبار إقامة الضباط والمهندسين والبحارة، وغرف
الطعام والمطابخ إلخ.. ومنها ما هو مخصص للقوة المحركة كغبار
الماكينات ومخازن الوقود إلخ.. وأخيراً ما هو مخصص للأغراض
الاستغلالية كغبار إقامة الركاب ومخازن البضائع والمهمات إلخ.

وتعرف السعة الإجمالية للسفينة (الحمولة الكلية) بحجم جمع
فراغات السفينة بدون استثناء، أما السعة الصافية (الحمولة
الصافية) فهي الحجم الكلي للسفينة بعد استئزال كافة الفراغات
المخصصة لطاقتها وقوتها المحركة منه، أي الفراغات التي ليست لها
طابع استغلالي. وتقدر الرسوم على الحمولة الصافية للسفينة سواء
كانت فارغة أو محملة بصرف النظر عن مقدار حمولتها أو نوعها.
وكانت رسوم عبور السفن في قناة السويس، حتى تاريخ وقف

الملاحة فيها في ٦ يونيو ١٩٦٧، بسبب العدوان الإسرائيلي، تبلغ ٤٣,٧٣ قرشا عن القطن الواحد من الحملة الصافية للسفن المحملة و ١٩,٩٤ قرشا للسفن الفارغة.

رسوم عبور السفن بعد عودة الملاحة

لم تعد رسوم العبور، التي كانت سارية قبل إغلاق القناة، قابلة للتطبيق بعد فترة إغلاقها الطويلة. نظرا للتغيرات الجذرية التي تعرض لها صرح الاقتصاد العالمي، وما ترتب عليها من زيادة مطردة في حدة التضخم منذ أوائل السبعينيات، وهبوط قيمة بعض العملات الرئيسية، لذلك كان من الطبيعي، بعد استئناف الملاحة، إعادة النظر في رسوم عبور جديدة تتفق وتلك المتغيرات، وتتمشى مع الزيادة الباهظة في سعر البترول^(٣) واجور الشحن ونقل الركاب، وبوجه

(٣) كان سعر البترول ٨٠ سنتا للبرميل سنة ١٩٦٢، وانخفض إلى ٤٠ سنتا في ١٩٦٤، وارتفع بعد ذلك إلى دولار واحد، ثم أخذ سعره في الارتفاع تدريجيا بسبب حرب السويس سنة ١٩٥٦، وثوران السفن حول رأس الرجاء الصالح، وأنشئت الأربك سنة ١٩٦٠، وكان سعره ١,٨٠ دولارا وأخذ في الارتفاع بجنون، إثر حرب أكتوبر ١٩٧٣ ووعى الدول المنتجة له، فبلغ سعر البرميل ٥,١٢ دولارات في ١٦/١٠/٧٣ واستمر في الارتفاع حتى بلغ ١٣,٣٠ دولارا في ١/٧/٧٧، وأصبح في ديسمبر ١٩٧٩ سعر البرميل يقارح بين ٢٣ و ٢٧ دولارا في حين وصل سعره في السوق الحرة بين ٤٠ و ٥٠ دولارا، ثم أخذ في الهبوط حتى وصل إلى ١٤ دولارا في آخر ١٩٨٦، ثم ارتفع إلى ١٦ دولارا في المتوسط في الشهور الأولى من ١٩٨٨.

عام، الارتفاع العالمى للأسعار انضى كان من شأنه، بطبيعة الحال، زيادة تكاليف إدارة وصيانة وتحسين مرفق القناة، في سبيل تقديم أحسن الخدمات للسفن العابرة.

ولم تنفرد الهيئة بإصدار أى قرار بخصوص رسوم العبور، وقامت باستطلاع آراء شركات ملاحية عديدة للوقوف على وجهة نظرها بالنسبة لمستوى الرسوم الجديدة، كما شاركت معها بيوت الخبرة الثرومجية، والفرنسية، والإنجليزية، واليابانية، وبيت الخبرة المصرى للمحوت والإدارة «أراك».

وقامت بيوت الخبرة بإعداد دراسات وافية، مبنية على الأوضاع الاقتصادية العالمية، وحساب اقتصاديات تشغيل السفن على اختلاف أنواعها، وما تحققه من رفر نتيجة لاستخدامها قناة السويس بالمقارنة إلى سائر طرق النقل، وقدمت على ضوء هذه الدراسات توصيات أخذت بها الهيئة عند تقديرها رسوم العبور الجديدة، مع ترك حافز عادل لأصحاب السفن لاستخدام القناة.

رسوم العبور الجديدة

تقدر رسوم العبور الجديدة على أساس تقسيم حمولة السفينة إلى سرائح، ويقدر على كل سريحة منها رسماً خاصاً، ينخفض بالتدريج وفقاً لحمولة السفينة، لتشجيع ناقلات البترول العملاقة والسفن الكبيرة على عبور القناة.

وتحصل الرسوم بالعملات الحرة، والعملات المقبولة لسداد رسوم عبور السفن هي: الجنيه الإنگليزي، الدولار الأمريكى، الدولار الكندى، الكرون الدانمركى، الكرون السويدى، الكرون النرويجى، الفرنك البلجيكى، الفرنك الفرنسى، الشلن النمساوى، الليرة الإيطالية، المارك الألمانى، الفلورين الهولندى، والين اليابانى، غير أن العملات الأكثر تداولاً هي بالترتيب: الدولار الأمريكى بنسبة ٤٢٪، المارك الألمانى بنسبة ١٩٪، والجنيه الإنگليزى والفرنك الفرنسى والين اليابانى بنسبة ١٣٪ لكل منها.

ولكل عملة من العملات الحرة المقبولة لسداد رسوم العبور معامل يقدر بمعرفة البنك المركزى المصرى، يطلق عليه وحدة «حقوق السحب الخاصة»^(١)، ويتغير من يوم إلى آخر على أساس السعر السائد لقيمة العملات فى الأسواق المالية العالمية، وكان هذا المعامل المتغير، فى يوم ٢٥ يوليئ ١٩٨٨، مثلاً، ١.٣١٢٢٣ بالنسبة

(١) عبارة عن مجموعة من العملات القوية المستقرة، وفقاً لأهميتها لأعضاء صندوق النقد الدولى و مجال التصدير والخدمات، على مدى خمس سنوات سابقة على إدراجها فى سلة العملات، وتشارك كل عملة بنسبة خاصة فى سلة العملات، ومن مجموع ما تساويه كل عملة ويحسب نسبتها، لتحديد قيمة وحدة حقوق السحب الخاصة "Special Drawing Rates (S. D. R)" لكل منها، ويخطر بها صندوق النقد الدولى، البنك المركزى المصرى، وتختلف قيمتها من يوم لآخر، ولكنها لا تتأثر بتذبذب سعر الصرف الفياضى لإحدى العملات إلا بنسبة انشراكها فى سلة العملات.

للدولار الأمريكي و ٠,٧٥٦٣٢٢٩ بالنسبة للجنيه الإنجليزي.
 فإذا فرضنا، على سبيل المثال، أن ناقلة بترول محملة^(٥) حولتها
 الصافية ٨٥ ألف طن عبرت قناة السويس، في يوم ٢٥ يولييه
 ١٩٨٨، فإن رسوم العبور المستحقة عليها ستقدر على النحو التالي،
 وفقا لجدول فئات رسوم العبور، اعتبارا من أول يناير ١٩٨٧.
 (أ) بالدولار الأمريكي:

$$+ (٥٠٠٠ \text{ طن} \times ٥,١ \text{ وحدة حقوق سحب خاصة}) +$$

$$(٢,٧ \times ١٥٠٠٠)$$

$$+ (١,٢٥ \times ٢٠٠٠٠) + (١,٢٠ \times ٤٥٠٠٠)$$

$$= ١٤٥٠٠٠ \text{ وحدة حقوق سحب خاصة.}$$

$$= ١٤٥٠٠٠ \times ١,٣١٢٢٣$$

$$= ٢٧٣,٣٥ \text{ دولارا أمريكيا}^{(٦)}$$

(ب) بالجنيه الإنجليزي:

$$= ٠,٧٥٦٣٢٢٩ \times ١٤٥٠٠٠$$

$$= ١٠٩,٦٦٧,٧٠ \text{ جنيها إنجليزيا}^{(٦)}$$

(٥) تعتبر السفينة شاحنة إذا كانت محملة بأية كمية، مهما كانت ضئيلة، كطن
 واحد أو راكب واحد مثلا. فلا توجد طن يطلق عليها نصف شاحنة أو ذات
 الشحنتان الخفيفة أو الثقيلة، فالسفينة إما شاحنة أو فارغة، ويطلق هذا في قناة
 السويس منذ تاريخ حفرها.

(٦) إذا حولنا كلا المبلغين إلى قيمتهما بالعملة المصرية، وذلك بضربهما بـ
 سعر التحويل، لوجدنا أن قيمتهما متساوية تقريبا.

أهم التقنيات البحرية العالمية

الترتيب	التقانة	الموقع	تاريخ الاختراع	الطول كيلومتر ^(٨)	المسح	عدد الأجهزة ^(٩)
١	قناة السويس	جمهورية مصر العربية	١٨٦٩	١٩٥٠ -	مصر	-
٢	بنما	بنما	١٩١٤	٨٢,٣	١٢,٨٠	١٢
٣	أستردام - رلبن	هولندا	١٩٥٢	٧٢,٤	٥ -	٧
٤	صوت سيات ميري	الولايات المتحدة	١٩١٥	٢,٦	٨,٢٠	٤
٥	صوت سيات ميري	كندا	١٨٩٥	٢,٢	٥,٨٠	$\left\{ \begin{array}{l} ٤ \\ ١ \end{array} \right.$
٦	هورستون	الولايات المتحدة	١٩١٤	٨١,٤	١١ -	-
٧	سباين	الولايات المتحدة	١٩١٦	٨٥ -	١١ -	-
٨	بورنت - بورنت أوتر	الولايات المتحدة	١٩١٦	٦٤,٤	١٠,٤٠	-
٩	ويلفند	كندا	١٩٣٢	٤٤,٤	٨,٢٠	٨
١٠	أستردام - بحر الشمال	هولندا	١٨٣٩	١٨,٨	١٥ -	٤
١١	كيل	ألمانيا الغربية	١٨٩٥	٩,٨,٧	١١ -	٨

٢	٨,٢٠	٣٦٦٩-	١٩٥٩	الولايات المتحدة - كندا	سانت لورانس	١٢
٦	٥-	١٢٩,٨	١٩٣٩	بلجيكا	الويس	١٣
٢	٧,٣٠	٤٨,٣	١٩٠٠	الولايات المتحدة	شيكاغو	١٤
١٠	٩,١٠	٥٧,٩	١٨٩٤	انجلترا	مانشستر	١٥
١١	٥,٥٠	١٢٧,٩	١٩٣٧	الاتحاد السوفيتي	موسكو - فولجا	١٦
٢	١٣,٥٠	٣٢,٧	١٨٢٧	بلجيكا - هولندا	جنت - تريرزن	١٧
-	٩,٨٠	٢٨,٢	١٩١٤	الولايات المتحدة	كيم كود	١٨
-	١٠,٧٠	٢٠,٦	١٩٢٧	الولايات المتحدة	شيكاغو وديلاوير	١٩
٧	٢,٥٠	١١٠٠٠-	١٩٦٤	الاتحاد السوفيتي	فولجا - بيليق	٢٠
١٣	٢,٣٠	١٠٠,٩	١٩٥٢	الاتحاد السوفيتي	لينين - فولجا - دون	٢١
٦	٦,٠-	٨٤-	١٨٠٠	السويد	ترويلان	٢٢
-	٨,٠-	٦,٣	١٨٩٣	اليونان	كورينثيا	٢٣
١٩	٢,٤٠	٢٢٦,٩	١٩٣٣	الاتحاد السوفيتي	البيليق - البحر الأبيض	٢٤
٢	١٠,٤٠	١٢,٩	١٩١٦	الولايات المتحدة	نيك واشنطن	٢٥
٥٨	٤-	١٩٠,٥	١٨٣٢	السويد	جوتلاند	٢٦

(٨) يتبين خلال الجداول التالية الهبات عند طرئها.

(٧) بما في ذلك الأحمدة الزائدة.

رسوم السفن العابرة

وتحصل القوات البحرية من السفن العابرة فيها، علاوة على رسوم العبور، رسوما أخرى كرسوم الرسو والإرشاد والقطر إلخ. ويحتفظ كل توكيل من التوكيلات الملاحية، برصيد لدى الهيئة، حتى تستقطع منه أولا بأول الرسوم المختلفة المقدرة على السفن التابعة للتوكيل الملاحى.

وتشولى قياس السفن موظفون متخصصون درسوا هذه العملية الجوية دراسة واقية، وتدريبوا عليها تدريباً دقيقاً طويلاً، للقيام بها على الوجه الأكمل.



البَابُ الثَّانِي

قناة الفراعنة

إن فكرة ربط البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر قد دأبت بحيلة حكام مصر منذ أقدم العصور، ولا غرابة في ذلك، فإن بوغاز السويس وموقع مصر الجغرافي، يخرسان على تنفيذ هذه الفكرة إغراء ليس له مثيل، فإن مصر كانت دومًا بمثابة سوق لتبادل التجارة بين الشرق والغرب، فغنمت من وراء ذلك غنائم لا حصر لها، وكان من الطبيعي أن يفكر حكامها من فراعنة أو فرس أو إغريق أو رومان أو عرب في تحسين حالة تجارتها، وأن يهتموا بحفر ما يعرف حاليًا بـ «قناة الفراعنة»، ولا سيما أن المجارى المائية كانت أقل سبل النقل تكلفة، في حين كانت قوافل الجمال تتطلب حراسة باهظة التكاليف، ضمانًا لأمنها وسلامتها.

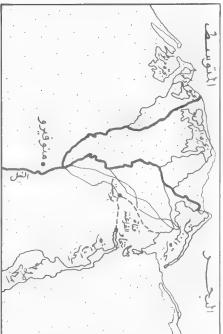
وكان الخوف من أن تغمر مياه البحر الأحمر الأراضي المصرية بحول، أحيانًا، دون تنفيذ هذه الفكرة، إذ كان الاعتقاد السائد، وقتئذ، أن مستوى سطح البحر الأحمر أكثر ارتفاعًا من مستوى سطح البحر المتوسط، غير أن هذا الخوف لم يمنع حكام مصر من

حفر قناة عرفت، تباطأ، بأسباب العديد من ملوك الفراعنة، فقناة دارا الأول، فقناة بطليموس الثاني، فقناة تراجان، ثم قناة أمير المؤمنين، ويمتد تاريخ هذه القناة التي كانت تصل البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، بطريق غير مباشر، بواسطة النيل وفروعه، من حفرها في سنة ١٨٨٧ ق. م. إلى ردمها في ٧٦٧ ميلادية، كما سئرى بعد.

ولقد توصل الباحثون إلى التعرف على آثار هذه القناة، وإلى تحديد الأجزاء التي حُفرت في عهد حكامها، بواسطة الآثار العديدة التي اكتشفت أثناء حفرها، والبرديات والرسومات المنقوشة على المعابد والمسلات إلخ.. التي مازالت موجودة في مصر، وفي كثير من متاحف العالم.

سنة ١٨٨٧ قبل الميلاد - شق القناة: أول من فكر في ربط البحرين المتوسط والأحمر، بطريق غير مباشر، عن طريق النيل وفروعه هو فرعون مصر سنوسرت الثالث، من الأسرة الثانية عشرة، وذلك لتوطيد التجارة وتيسير المواصلات بين الشرق والغرب، فكانت السفن القادمة من البحر الأبيض المتوسط (بحر الشمال) تسير في الفرع النيلوزي^(١) من النيل، وهو أول فرع شرقاً من فروعه السبعة، حتى بويس (الزقازيق حالياً) ثم تتجه شرقاً إلى

(١) نسبة إلى مدينة بلوزيوم الأثرية التي كانت تقع على مقربة من بورسعيد.



خفاة البحر غير انفسه سنة ١٨٨٧ م. ج. لعل البحر من البحر المتوسط والبحر عبر الهند

بلدة نبحاو (أبو صير حالياً) وكانت تقع على البحيرات المرة التي كانت، وقتئذ، في نهاية خليج السويس، ومن بلدة نبحاو إلى البحر الأحمر^(٢) عبر البحيرة المرة التي كانت، في ذلك العهد، خليجاً متصلاً بالبحر الأحمر.

وقد افتتحت هذه القناة في ١٨٧٤ ق. م. وسجل افتتاحها في لوحة منحوتة على واجهة معبد الكرنك بالأقصر، ولعبت القناة دوراً هاماً في تاريخ مصر القديم، وبصفة خاصة إبان حكم الأسرة الثامنة عشرة، أزهى عصور الدولة الحديثة، التي ضمت الأسر ١٨ و١٩ و٢٠، وكانت السفن تعبر القناة محملة بالعبيد وأخشاب لبنان ومواد البناء والحيوانات والتوابل والفاكهة والحرير والعاج والجلود إلخ.. للتجارة أو المقايضة بين بلاد الغرب والشرق. ودب الإهمال في القناة في أواخر حكم الأسرة الثامنة عشرة حتى أصبحت غير صالحة للملاحة.

وما زالت آثار هذه القناة واضحة تماماً، حتى يومنا هذا، في محاذاة المجرى الملاحي الحالي لقناة السويس، بالقرب من بلدة جنيفة^(٣)، ويمكن تتبع مسارها حتى الكيلومتر ١٣٨ حيث حفرت قناة المياه العذبة في مجرى القناة القديمة نفسه، ثم تختفي بعد ذلك معالم هذه

(٢) كان البحر الأحمر يُعرف قديماً ببحر كاموريت والبحيرة المرة ببخيرة كاموريت.

(٣) تقع على مسافة ٢٨ كيلومتراً من مدينة بورسعيد.

القناة، التي كانت تمتد في القدم، حتى ميناء كليسا (السويس حالياً).

١٣١٠ ق. م. - قناة سيني الأول: اعتلى عرش مصر خلفاً لأبيه رمسيس الأول، مؤسس الأسرة التاسعة عشرة وتضاربت أقوال المؤرخين فيها يتعلق بدوره في إعادة حفر القناة، غير أن العرافة سيليت إحدى كاهنات هليوبوليس، ذكرت في برديتها، في عهد نخاو الثاني، أحد ملوك الأسرة السادسة والعشرين، دور سيني الأول في حفر القناة إذ جاء فيها: «لقد أمرت رجالك، أيها الملك العظيم، بأن يعيدوا حفر القناة التي سبق لسلفك العظيم سيني الأول حفرها لتوصل بين البحر الشمالى (البحر المتوسط) وبحر أروترى الجنوى (البحر الأحمر) مارة ببحيرات أميريس (البحيرات المرة)». كما ورد في بردية أنسطاسى الأول وصفاً للرحلات التي قام بها سيني الأول جاء فيها: «أقام قلعة على القناة التي تفصل مصر عن الصحراء الشرقية». ورسمت على البردية القناة والأشجار على ضفتيها لحمايتها من العواصف وزحف الرمال. كما وصفت حفلات استقبال الملك، حال عبوره القناة عند قلعة تارو (القنطرة حالياً) بعد عودته منتصراً من البلاد الآسيوية، وقد اكتشف عند حفر القناة الحالية معبد صغير للملك رمسيس على الضفة الآسيوية (الشرقية) عند الكيلومتر ٩١ من القناة، وهذا يدل دلالة واضحة على قيام الملك سيني الأول، إبان حكمه (١٣١٩ - ١٣٠٠ ق. م.) بإعادة حفر القناة.

٦٠٩ ق. م. - قناة نخاو: امتلأت القناة التي أعاد حفرها سيني

الأول بالرمال، لافتقارها إلى الصيانة فترة طويلة من الزمان وتكون سد رملي عزل خليج السويس عن البحيرة المرة بطول ٣٠ كم تقريباً، فبذل الفرعون نخاو الثاني^(٤) غاية جهده لإعادة شق القناة، وهذا ضمن الإصلاحات الداخلية العديدة التي قام بها، وبصفة خاصة مشروعات الري وحفر الترع وتنشيط تجارة مصر، فنجح في وصل النيل بالبحيرة المرة، غير أنه لم يوفق في وصل البحيرة المرة بخليج السويس، وفسر إيقاف العمل بعدة تفسيرات، منها ما ذكره المؤرخ الإغريقي هيرودوت بقوله: «نيخوس هو أول من حفر القناة التي تؤدي إلى بحر أروترى والتي أتم دارا الفارسي حفرها من بعده، وقد حفرت القناة عريضة حتى تستطيع سفينتان من ذوات ثلاثة صفوف من المجاديف من المرور فيها جنباً إلى جنب.. وقد هلك من المصريين أثناء عملهم فيها، مائة وعشرون ألف عامل.. وتوقف نيخوس في منتصف عملية الحفر لأن نبوءة العرافة مهليت حالت دون تشجيعه على إتمامه إذ جاء فيها: «.. إنى أرى وراء الغيب أن عمالك هذا سيجلب الضرر على مصر، فحفر القناة سيعود بالفائدة على الغريب دون القريب، وعلى الأجنبي دون الوطني، إنك اليوم تتقاضى الرسوم على مرور الناس بأرضك وعلى مرور التجارة، وتتحكم في مصير البضائع والناس، أما غداً عند ما تفتح القناة،

(٤) يعرف كذلك باسم نيقوس أو نيخوس وحكم مصر من سنة ٦٠٩ إلى سنة



رسم صنعت على الرأفة الخارجية لعدة الكرات بالأسفر على حذاء ستمرت ثلاث رجا مستطد وصل يسارها البطل الفخاري
 حائقا من عزوانه في الشرق وأمامه الأسرى مصطفين بالأسلاك وصل بين الصرور وقد من الكهنة والأعيان، حل صنفها الأكر بابه،
 عرسه بالفتاة الطاهر حائلا له الطاية.

فسير بها الجميع وتجذب الجميع.. ستجذب مطامع أعدائك، فتفقد السيطرة على القناة، وتحمل للخطر منفذاً إلى قلب بلادك.. فيحق الآلهة وبحق الوطن عليك مر بوقف العمل وكف عن مواصلة الحفر.. لا كانت القناة ولا كان الاتصال». ووجدت هذه النبوءة في برديات بإحدى مقابر طيبة، وبعضها يوجد حالياً في متحف برلين.

٥١٠ ق. م. - قناة دارا الأول أو قناة الفرس: ازدهر برزخ السويس، إثر احتلال الفرس لمصر، باعتباره الطريق الموصل إلى فارس، مارا بوادي الطميلات في محاذة قناة نخاو الثاني، فكان من الطبيعي إزاء ذلك، أن يوجه دارا الأول ملك الفرس (٥٢١ - ٤٨٦ ق. م.) جل اهتمامه إلى إعادة الملاحة في القناة، فأدخل عليها تحسينات كبيرة، وأعاد ربط النيل بالبحيرة المرة، غير أنه لم ينجح كسلفه في وصلها بالبحر الأحمر إلا بواسطة قنوات صغيرة، لم تكن صالحة للملاحة إلا في موسم فيضان النيل.

٣٣٢ ق. م. - القناة في عهد الإسكندر الأكبر: وجه الاسكندر الأكبر كل اهتمامه، حال دخوله مصر، إلى إعادة حفر القناة لعبور سفنه الحربية من ميناء الإسكندرية وأبي قير إلى البحر الأحمر عن طريق الدلتا والبحيرات المرة، كما اهتم بمشروع حفر قناة الشمال التي تصل بحيرة سيرويس (بحيرة البردويل حالياً) ببحيرة التمساح، ومنها إلى البحيرات المرة، وبدأ العمل في تنفيذ المشروعين غير أن المنية عاجلته قبل إتمامها.

٢٨٥ ق. م. - قناة بطليموس الثاني أو قناة الإغريق : تغلب بطليموس الثاني أو بطليموس فيلادلف (٢٨٥ - ٢٤٦ ق. م) على كل الصعوبات التي اعترضت سبيل سابقه، فبدأ بإنشاء ميناء أسطول البحر الأحمر (هيريوبوليس)، مكان ميناء السويس الحالي، وامتد الحفر حتى البحيرات المرة ومنها إلى الفرع الشرقي للنيل، ثم الجزء الشمالي الموصل إلى القنطرة والبحر المتوسط. فتمكن بذلك من إعادة الملاحة إلى القناة بأكملها، بعد أن نجح في حفر الجزء الواقع بين البحيرة المرة والبحر الأحمر، ليحل محل القنوات الصغيرة، وأصبحت القناة تصب بجوار مدينة كليسا (السويس). وكانت تسمح بعبور سفينتين متجاورتين في نفس الوقت، وأقام بمناسبة إعادة افتتاحها احتفالاً عظيماً.

٤٥ ق. م. - القناة في عهد البطالسة : عاد الإهمال إلى القناة في أواخر عهد البطالسة، مما أدى إلى عدم صلاحيتها للملاحة على الإطلاق.

٩٨ ميلادية - قناة الرومان : رأى الرومان إعادة استخدام القناة للملاحة لضرورات التجارة، فحفر الإمبراطور تراجان الروماني (٩٨ - ١١٢ م) فرعاً جديداً عرف بقناة تراجان، يبدأ من بالميون (القاهرة) عند قم الخليج وينتهي في العياسة، حيث يتصل بالفرع القديم الذي يصل بوبست بالبحيرة المرة.

٤٠٠ ميلادية - القناة في عهد البيزنطيين : دب الإهمال من

جديده في القناة، فتراكم الرمل فيها، حتى أصبحت غير صالحة للملاحة على الإطلاق.

٦٤٢ ميلادية - قناة أمير المؤمنين: أعاد عمرو بن العاص قناة الرومان إلى الملاحة من القسطنطين (القاهرة) إلى القلزم (السويس) وأطلق عليها اسم «قناة أمير المؤمنين»، وقد خطر له أن يشق قناة مباشرة بين البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، ولكن الخليفة عمر بن الخطاب أثناء عن عزمه اعتقاداً منه بأن شق البرزخ يعرض مصر كلها لطغيان مياه البحر الأحمر.

ظلت قناة أمير المؤمنين مفتوحة للملاحة أكثر من مائة عام استخدمت خلالها في التجارة بين الدول العربية وأنحاء العالم، فقد كان التجار من الجانبين، يتقابلون في منتصفها، يبيعون ويشتررون ويرسلون سلعهم إلى أي البحرين المتوسط أو الأحمر في مدة وجيزة، كما استخدمت القناة كذلك في نقل الحجاج إلى الأراضي الحجازية لتأدية فريضة الحج.

٧٦٧ ميلادية - ردم القناة: قامت في المدينة ثورة علوية، في عهد الخليفة العباسي أبي جعفر المنصور، فأمر بردم^(٥) القناة بصفة

(٥) يذكر بعض المؤرخين أن القناة ردمت سنة ٧٧٦ م، كما يذكر البعض الآخر أن أبا جعفر المنصور ردم القناة بقصد تحويل التجارة الهند إلى طريق البصرة والفرات، رجاء زيادة الرخاء في بلاد العراق، حيث توجد العاصمة العباسية.

كلية عند السويس، حتى لا تستخدم في نقل المؤن إلى المدينة، وغبة منه في تجويع أهلها الثائرين على حكمه، وبذلك تعطلت الملاحة بين البحرين، أحد عشر قرناً، استخدمت خلالها الطرق البرية في نقل تجارة مصر.

١٨٢٠ ميلادية - إصلاح القناة: أمر محمد علي باشا، والى مصر، بإصلاح القناة لرى المنطقة الواقعة بين العباسية والقصاصين، وفي سنة ١٨٦٠ أدخلت على هذه القناة بعض الإصلاحات لتوصيل مياه النيل إلى الإسمايلية والسويس.



وقد تضاربت الآراء حول مواصفات قناة الفراعنة ويستخلص من الآراء العديدة، أنها كانت قناة مياه عذبة تغذى من النيل وصالحة للملاحة عند ارتفاع منسوب المياه فيه، ويبلغ طولها ١٥٠ كيلو متراً وعرضها أكثر من ٢٥ متراً وعمقها من ٣ إلى ٤ أمتار، وكانت هذه الأبعاد مناسبة تماماً لحجم السفن المستعملة حينذاك.



الباب الثالث

تاريخ قناة السويس

إن تاريخاً عظيماً. كتاريخ هذا المرفق الحيوى للملاحة العالمية، يستلزم لروايته بأمانة عدة مجلدات ضخمة ولكننا سنكتفى في كتابنا هذا بسرد بعض الحوادث الهامة لكى نعطي القارئ فكرة صادقة شاملة عن إنشائه وتطوره من سنة ١٨٨٧ قبل الميلاد إلى سنة ١٩٨٢، أى خلال أربعة آلاف سنة تقريباً.

وقد تكلمنا عن قناة الفراعنة في الباب السابق، وسنطرق تاريخ ربط الشرق بالغرب برماً وبحرياً، وتاريخ قناة السويس الطويل حتى يومنا هذا، وقد قسمنا هذا الجزء إلى ثلاثة أقسام:

أولاً: من قناة الفراعنة إلى القناة الحالية: ويقسم هذا الجزء إلى قسمين يضم القسم الأول منه نيزة قصيرة عن الطرق البرية والبحرية التى كان يسلكها المسافرون للوصول إلى الهند والشرق الأقصى قبل حفر القناة، ويتضمن القسم الثانى بعض الشروعات التى وضعها المهندسون لشق القناة الحالية.

ثانيًا، القناة الحالية: تربط البحرين المتوسط والأحمر بطريق مباشر، وتمتد تاريخها من الموافقة على حفرها في سنة ١٨٥٤ إلى يوم تأميمها، ويمكن تقسيمه بدوره إلى قسمين:

(أ) شق القناة: ويروى تاريخها من الموافقة على حفرها في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤، حتى افتتاحها للملاحة العالمية في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩.

(ب) القناة قبل التأميم: ويشمل تاريخها في عهد الشركة المؤجرة، أي من بدء الملاحة فيها إلى أن أمها الرئيس الراحل جمال عبد الناصر في ٢٦ يولييه ١٩٥٦.

ثالثًا، القناة بعد التأميم: ويتضمن تاريخها في عهد الإدارة المصرية، بعد أن أعيدت بتأميمها إلى أصحابها الشرعيين، ويمكن تقسيمه إلى أربعة أقسام:

(أ) القناة قبل عدوان ١٩٦٧: وتمتد تاريخها من يوم التأميم إلى يوم توقف الملاحة فيها في ٦ يونيو ١٩٦٧، بسبب العدوان الإسرائيلي على مصر.

(ب) القناة إبان العدوان: ويحصر تاريخها من يوم توقف الملاحة فيها بسبب العدوان إلى ٤ يونيو ١٩٧٥، ليلة إعادة افتتاحها للملاحة العالمية.

(ج) القناة بعد العدوان: وتمتد تاريخها من يوم عودة الملاحة

فيها في ٥ يونيه ١٩٧٥ إلى انتهاء مرحلة تطويرها الأولى في ١٥ ديسمبر ١٩٨٠. وبعد افتتاح القناة، بمناسبة عودة الملاحة فيها، بعد إغلاقها طوال ثلثي سنوات أمام الملاحة العالمية، بمثابة الافتتاح الثاني لها.

(د) القناة بعد التطوير: ويمتد تاريخها من ١٦ ديسمبر ١٩٨٠، إثر انتهاء مشروع تطويرها العظيم إلى يومنا هذا، وقد خلق منها هذا المشروع قناة جديدة في حجمها ومعداتها، وبعد بمثابة الافتتاح الثالث لها، لأهمية وضخامة العمل الذي تم إنجازه.

أولاً: من قناة الفراعنة إلى القناة الحالية

(أ) طريق الهند قبل شق البرزخ

• القرن الثامن الميلادي: كان المسافر للتجارة من أوروبا إلى الهند يركب البحر من برشلونة أو مرسيليا أو الهندية إلى الاسكندرية، ومنها يسلك الطريق البري الوعر حتى ميناء كليسا (السويس)، ومن هذا الأخير كان يجتاز الطريق البحري إلى الهند، عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي، وكانت هذه الرحلة الطويلة الشاقة تستغرق عدة شهور.

• القرن الثاني عشر الميلادي: استقلت جمهورية الهندية وجود

الضليبين في الشرق، إبان الحملات الصليبية، لتشيط تجارتها مع الهند فكان أهلها يسلكون الطريق البحري من وطنهم إلى دمشق، ومنها يجتازون الطريق البري، عبر سورية وفارس، إلى الهند.

● سنة ١٤٥٣: كان من نتيجة سقوط القسطنطينية في يد الأتراك إغلاق الطرق البرية التي ظلت، طوال العصور الوسطى، تسمح لأوروبا بالتجارة مع الشرق والشرق الأقصى.

● سنة ١٤٨٦: اكتشف الملاح البرتغالي برنيلمي دياز رأس العواصف الذي أطلق عليه فيما بعد رأس الرجاء الصالح.

● سنة ١٤٩٧: تمكن الملاح البرتغالي فاسكو دي جاما من الدوران حول رأس الرجاء الصالح وإلقاء مراسيه في الهند في السنة التالية مفتتحاً بذلك الطريق البحري إليها.

● القرن الخامس عشر: ازدهر طريق رأس الرجاء الصالح عقب اكتشافه، وأصبح طريق التجارة المألوف مع الشرق الأقصى، وازدهرت بازدهاره موانئ بحر الشمال والمحيط الأطلسي، أما الطريق عبر مصر فأصبح منسياً، زهاء ثلاثة قرون، وفقدت موانئ البحر المتوسط مكانتها وأهميتها التجارية التي احتفظت بها طوال القرون الماضية.

● القرن التاسع عشر: بذلت إنجلترا، في أوائل هذا القرن، محاولات عدة لإعادة استخدام الطريق المصري القديم بدلاً من

طريق رأس الرجاء الصالح، لتقريب المسافة بين الشرق والغرب. وجددير بالذكر أن الطريق، عبر الأراضي المصرية، كان يوفر لها حوالي ١١٠٠٠ كيلومتر من لندن إلى بجاي.

• سنة ١٨٢٣: اقترحت حكومة الهند على الباب العالي في تركيا إنشاء خط ملاحى منتظم بين السويس وموانئ الهند، فرفضت تركيا عرضها، وأعدت حكومة الهند الكرة مرة ثانية في سنة ١٨٢٦ بدون جدوى.

• ٢٢ أبريل ١٨٢٩: ضرب محمد على، والى مصر، بقرار الباب العالي عرض الحائط ووصلت ميناء السويس في هذا اليوم أول سفينة تابعة لشركة الهند الشرقية بعد رحلة استغرقت ٣٢ يوماً، وبهذا افتتح البحر الأحمر للملاحة البخارية المنتظمة.

• ٢٨ أكتوبر ١٨٢٩: تقدم توماس واجهورن، أحد الضباط الإنجليز في جيش الهند، باقتراح إلى الحكومة الإنجليزية، التي كانت تنقل بريدها من لندن إلى بجاي وبالعكس عن طريق رأس الرجاء الصالح، بنقل نسخة ثانية من بريدها على نفقته عبر مصر. واستغرقت رحلته من لندن إلى السويس ٤٠ يوماً، ومن السويس إلى بجاي ٣٣ يوماً، أى منذ إجمالية قدرها ٧٣ يوماً اختصرت فيها بعد إلى ٥٠ يوماً فقط، فأغرى هذا الوفرة الكبير حكومة إنجلترا على إعادة استخدام هذا الطريق في نقل بريدها.

• سنة ١٨٣٩: نظمت الشركة الملاحية الهندية والشرقية خطًا من السفن البخارية فيما بين إنجلترا والإسكندرية يقابله خط آخر فيما بين السويس وميائى، ويربط الخطين طريق برى، عبر مصر، بين الإسكندرية والسويس. فكان المسافر يجتاز ترعة المحمودية والتيل من الإسكندرية إلى القاهرة ومنها إلى السويس، عبر الطريق الصحراوى، بوساطة عربات ذات أربعة جياذ، تنسع لسنة أفراد، وتقطع الطريق فى ١٥ ساعة، أما أمتعة الركاب والبضائع إلخ.. فكانت تنقل عبر الطريق الصحراوى، على ظهر عدة مئاث من الجمال.

• ١٨٥٦: تدخلت الشركات الملاحية لدى الحديدو لضرورة إنشاء خط سكة حديد ليصل بين السويس والإسكندرية لخدمة الركاب وتجنيبهم مشقة السفر بالوسائل البدائية. فنجحت مساعيها وتم تشغيل الخط الحديدى بين الإسكندرية والقاهرة فى سنة ١٨٥٦. وافتتح الخط الحديدى بين القاهرة والسويس فى سنة ١٨٥٨.

(ب) مشروعات شق القناة

١٧٩٨: الحملة الفرنسية على مصر: كان شق برزخ السويس أحد أهداف الحملة الفرنسية، فقد كلف الجنرال نابليون بوناپرت، حال سباح العمليات الحربية بذلك، كبير مهندسيه جاك مارى لوبير

Le Père بدراسة مشروع قناة تصل البحرين المتوسط والأحمر. فأسفرت دراسات لوبيير التي استغرقت سنة كاملة عن أن مستوى سطح البحر الأحمر أكثر ارتفاعا من مستوى سطح البحر المتوسط بمقدار ثمانية أمتار ونصف.

ويهدف مشروع لوبيير إلى شق قناة بتفريعات وأهوسة، تبدأ من الإسكندرية وتنتهى في السويس. وتشبه هذه القناة، إلى حد بعيد، قناة الفراعنة وتسير في مجازاة بعض أجزائها.

أكتوبر ١٨٣٣ - أتباع سان سيمون (Les Saints Simonien) :

اهتم أتباع سان سيمون بمشروع حفر القناة، وكان هدفهم من وراء حفرها خدمة السلام العالمى عن طريق القيام بمشروعات جليلة نافعة تعود بالخير والرفاهية على البشرية جمعاء، ودرس المهندس فورنيل (Fournel)، أحد أتباع سان سيمون، مشروع لوبيير، عضو الحملة الفرنسية، لربط البحرين المتوسط والأحمر، الذى جاء شرحه في كتاب «وصف مصر» الذى وضعته الحملة الفرنسية، واستكمل المشروع من الوجهتين الفنية والمادية، كما درس كيفية تذليل الصعاب السياسية التى تكتنف تحقيقه، ثم سافر إلى مصر مع المهندس بروسير انفتان (Enfantin)، خليفة سان سيمون الذى توفى في ١٨٢٥، وعدد كبير من أتباعه، وقابلوا محمد علي، فرحب بهم أيما ترحاب، ولكنه لم يبد استعدادا كبيرا لقبول مشروعهم، الذى

كان يرمى إلى شق قناة باستعمال التيل^(١) أسوة بقناة الفراغة، غير أنه سمح لهم على الرغم من ذلك، بعرضه على مجلسه الاستشاري.

فبراير ١٨٣٤ - دراسة مشروع حفر القناة:

بحث المجلس الاستشاري لمحمد علي هذا المشروع، خلال عدة جلسات، وكان عليه أن يختار مشروعاً واحداً فقط من ثلاثة مشروعات عرضت عليه، نظراً لعدم سباح ميزانية الدولة بتنفيذها جميعاً، وكانت هذه المشروعات إقامة قناطر على النيل عند بدء الدلتا، وبتشي المشروع المهندس الفرنسي لينان دي بلفون Linant de Bellefonds، كبير مهندسي أسفال الوجه القبلي، ومشروع مد خط سكة حديد بين القاهرة والسويس، وبتنشاء المهندس الإنجليزي جالووي (Galloway)، وحفر قناة السويس وبتنشاء أتباع سان سيمون، ووقع اختيار المجلس على مشروع القناطر.

غادر فورنيل مصر بعد ذلك، ومكث انفتتان وأتباعه عدة شهور فيها، وساهموا في إنشاء القناطر، ومات معظمهم قبل إتمامها، وأسس انفتتان، كما سنرى بعد، جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس. وبعد أتباع سان سيمون بحق من أوائل المفكرين في حفر قناة السويس، ولو أنهم لم يتوصلوا، إلى شيء يذكر، في سبيل نفعها.

(١) لم يوافق الوال محمد علي على هذا المشروع نظراً للصعوبة تنفيذه، وطول

القناة الناتج.

١٨٤١ - مشروع لبنان: اهتم المهندس لبنان لسنوات طويلة بمشروع شق البرزخ، وكان يساوره نفس اعتقاد المهندس لوبير في وجود فارق بين منسوب سطحي البحرين: المتوسط والأحمر، وكان في اعتقاده بأنه في استطاعته شق قناة مباشرة، ومعالجة هذا الفارق بتزويدها عند السويس بمنشآت لإحكام تصريف المياه، من شأنها إحالة القناة إلى نهر دى تيار خفيف قد يسهل، في نفس الوقت، حفر قاعها. وتبين هذه الفكرة الخيالية مقدار تشبث لبنان بتنفيذ مشروعه. وقد أرسل لبنان دراساته إلى قنصل فرنسا بالإسكندرية، وأطلع عليها دى لسبس الذى كان حين ذاك، نائباً للقنصل، والذي ضم الدراسات التي استفاد منها فيما بعد استفادة كبيرة، إلى ملف المشروع.

اشترك لبنان، بعدئذ، مع ثلاثة من رجال الأعمال البريطانيين في الإعداد لحفر القناة، غير أن مجهوداتهم باءت بالفشل، ثم عرض لبنان مشروعه على دوقى دى مونتبنسييه، ابن ملك فرنسا لويس فيليب، عند زيارته لمصر فوعده بالمساعدة وعمل على تكوين - حال عودته إلى فرنسا - جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس. ظل لبنان يتقلب في المناصب الإدارية المصرية ما ينيف على أربعين عامًا، حتى أصبح وزيراً للأشغال العمومية ومنح لقب الباشوية، وقد لعب دوراً هاماً في وضع أسس شق برزخ السويس، غير أنه لم يشترك اشتراكاً فعلياً في تنفيذ الأعمال، لنشوب منازعات خطيرة بينه وبين دى لسبس سنة ١٨٥٨.

٣٠ نوفمبر ١٨٤٦ - جمعية الدراسات الخاصة بقناة

السويس: اشترك أتياع سان سيمون في تأسيس جمعية للدراسات الخاصة بقناة السويس في باريس، وتكونت هذه الجمعية من ثلاث مجموعات من المهندسين الفرنسيين والأجانب: المجموعة الفرنسية وعلى رأسها تالايوت ومن أعضائها بوردالو، المجموعة الإنجليزية ورأسها ستيفنسون ابن مخترع القاطرة البخارية الشهير، والمجموعة الألمانية ومديرها النمساوي نجريللي.

١٨٤٧ - إعادة مسح البرزخ: أوفدت جمعية الدراسات

بوردالو، أحد الأخصائيين في الأعمال الطبوغرافية، إلى مصر للقيام بعملية مسح برزخ السويس، وانتدبت الحكومة المصرية من جانبها المهندس لبنان، كبير مهندسيها، لمعاونته في أعماله. فأثبت الاثنان أن الفارق بين منسوبي المياه في البحرين المتوسط والأحمر طفيف لا يكاد يذكر^(٢)، وهذا لا يدع مجالاً للشك في وقوع المهندس لويس وزملائه في خطأ جسيم عند قيامهم بعملية مسح البرزخ.

ولما عرض اقتراح تنفيذ المشروع على محمد علي رفضه قائلاً: «لا أريد في مصر بسفوراً آخر»، أى أنه لا يريد أن يفتح للأجانب باب الإغارة على مصر.

(٢) وقد تبين للشركة المؤلفة في سنة ١٩٢٠، إثر الدراسات الطبوية والأبحاث العديدة التي قامت بها لتنفيذ مشروعاتها، بوجود فارق بين منسوبي البحرين، إذ يرتفع مستوى سطح البحر الأحمر، بمقدار ٢٥ سم، على مستوى البحر المتوسط.

١٨٥٣ - مشروع وصل البحرين: عكف فردينان دى لسيس^(٣)، بعد اعتزاله السلطه السياسى، على دراسة كل ما يتعلق بحفر قناة تربط البحرين. فاطلع على المراجع العديده التى كتبت عن مصر ومن أهمها كتاب «وصف مصر» الذى جمعت فيه الحكومه الفرنسيه، سنة ١٨٠٢، جميع أبحاث علماء الحملة الفرنسيه عن مصر كما راجع، تقارير لوبيير ودراسات أتياع سان سيمون إلخ.. ولما حصل على فرمان الامتياز الأول، كما سترى بعد، كلف المهندسين لينان وموجيل بإعداد المشروع التمهيدى لشق القناة.

(٣) قدم فردينان دى لسيس (١٨٠٥ - ١٨٩٤) الفرنسى الجنسية Ferdinand De Lesseps إلى مصر سنة ١٨٣٢، وشغل منصب نائب قنصل فرنسا بالإسكندرية وعمر، بعض المصايف، في أثناء قضاءه فترة الحجر الصحى على مذكرة كتبها المهندس لوبيير عن قناة البحرين، فاهتم بالمشروع أيا اهتمام، وتناحش تفاصيله مع ذوى الشأن، وتمكن خلال إقامته بمصر من توثيق صداقته بالأمير محمد سعيد أصغر أبناء محمد على، وغادر دى لسيس مصر سنة ١٨٣٦ وظل على علاقته بالأمير، وتقلب في عدة مناصب دبلوماسيه إلى أن اعتزل الحياه السياسيه سنة ١٨٤٩، إثر أزمة تسبب في إحداثها، وتبلى عقب هذا مشروع حفر قناة تصل البحرين: المتوسط والأحمر وعكف على دراسة كل ما كتب عنه ولما تول الأمير سعيد حكم مصر سنة ١٨٥٤، خلقا لليبس، كتب إليه دى لسيس مهتئاً، فرد سعيد بدعوه لزيارته، فلبى الدعوه في نوفمبر وسرعان ما استحوذ على إعجاب الوالى وحاشيته بشخصيه الجذابة وبراعته في الفروسية ومهارته في الصيد.. وانهز دى لسيس لفرصة تواجده مع الوالى في إحدى الرحلات تعرض عليه بلباقة وقوة حجة، مشروع حفر القناة، فاقترح برأيه ووافق عليه ومنحه في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ فرمان الامتياز الأول بشق القناة.

فأجرى لبنان عملية مسح جديدة جاءت مؤيدة لنتائجه السابقة في عدم وجود فارق بين مستوى البحرين.

عرض دى ليسبس مشروع لبنان وموجيل، حال انتهائهما من وضعه في سنة ١٨٥٥ على لجنة دولية من كبار المهندسين والملاحين، فأجرت عليه بعض التعديلات، ثم عرض المشروع المعدل على اللجنة العليا للأشغال التي أجرت عليه بدورها تعديلات أخرى، بعد إيفاد لجنة لدراسة المشروع على الطبيعة، ويحدد المشروع الأخير المخطوط الرئيسية لحفر قناة تصل البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، بطريق مباشر وبدون أهوسة.

ثانيًا: القناة الحالية

(أ) شق القناة

٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ - فرمان الامتياز الأول : تمكن فردينان دى ليسبس الدبلوماسى الفرنسى المتقاعد، الذى ليس هو بالمهندس أو الأخصائى أو المالى أو رجل الأعمال، أن يؤثر بشخصيته القوية ولباقته على والى مصر محمد سعيد باشا، مستغلا ضعفه وحداقته له إبان طفولته، لينتزع منه الموافقة على شق برزخ السويس، فأصدر هذا الأخير فرمان الامتياز الأول بمنح دى ليسبس حق إنشاء

الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، لشق قناة تربط البحرين الأبيض المتوسط والأحمر (بند ١)، وامتياز استغلالها مدة ٩٩ عاما من تاريخ الافتتاح (بند ٣)، ومنح الشركة، بدون أدنى مقابل، جميع الأراضي اللازمة لشق القناة البحرية (بند ٤)، وتوزيع صافي الأرباح السنوية للشركة كالآتي: ٧٥٪ للشركة و ١٥٪ للحكومة المصرية و ١٠٪ للأعضاء المؤسسين (بند ٥)، وتقدير تعريفة العبور بالاتفاق مع والى مصر على أن تكون متساوية لجميع الدول ودون منح أى منها ميزة خاصة (بند ٦)، ومنح الشركة الحق فى استخراج جميع المواد اللازمة لأعمال القناة والمنشآت التابعة لها من المناجم والمحاجر الداخلة فى الأملاك العامة بالمجان، وإعفاء كافة الآلات والمواد المستوردة من الخارج، لصالح المشروع، من الرسوم الجمركية (بند ٩)، وتحمل الحكومة المصرية محل الشركة عند انتهاء امتيازها، وتتمتع بكافة حقوقها، وتعود اليها بالكامل قناة البحرين وكافة المنشآت التابعة لها، مقابل تعويض يحدد باتفاق ودى أو بالتحكيم (بند ١٠)، ويتعهد الوالى بتقديم مساهمته الصادقة لدى ليسبس، وكذلك مساهمة جميع موظفى مصر لتسهيل تنفيذ واستغلال المشروع (بند ١٢).

وغنى عن الذكر بأن الامتيازات الممنوحة للشركة كانت جميعها بحسب حق مصر!

٥ يناير ١٨٥٦ - فرمان الامتياز الثانى: أصدر محمد سعيد باشا

فرمان الامتياز الثاني^(١٤)، وهو تأييد لما جاء في فرمان الأول وتكملة له، ونص فيه بوجوب استخدام أربعة أخماس العمال على الأقل من المصريين، وقيام الشركة بتنفيذ الأعمال بعرفتها أو بواسطة مقاولين (بند ٢)، وإنشاء قناة رى صالحة للملاحة النهرية تبدأ قرب القاهرة وتنصب في القناة البحرية في بحيرة التمساح (بند ٤)، وتتجه تفرعة منها إلى السويس وأخرى إلى بلوز (بور سعيد) في محاذاة القناة البحرية (بند ٥)، وانتداب مندوب خاص عن نائب الوالى لدى الشركة ليمثل حقوق ومصالح الحكومة المصرية (بند ٩)، وفي حالة احتفاظ الشركة بامتيازها لمدة متتالية، قدر كل مدة منها ٩٩ عاماً، تزداد حصة الحكومة المصرية الى ٢٠% للمدة الثانية، و٢٥% للثالثة وهكذا يمدل زيادة قدرها ٥% عن كل مدة، على ألا تزيد هذه الحصة عن ٣٥% من الأرباح السنوية الصافية للشركة (بند ١٦)، وتضع الحكومة المصرية تحت تصرف الشركة المهندسين لبنان بك وموجيل بك للإشراف على تنفيذ القوانين الخاصة بالمشروع.

وحرر كلا فرمانين باللغة التركية، وترجما إلى الفرنسية، ونص فيها بوجوب الحصول على موافقة الباب العالى في تركيا، قبل البدء في تنفيذ المشروع.

(١٤) يتكون فرمان الأول من ١٢ بندا والثالثى من ٢٣ بنداً، وأدقت بكل منها مذكرة بحامد نائب الوالى بهذا العنوان: «إلى صديق المخلص، الرفيع المولد والفعال المقام السيد فردينان دى ليس».

١٥ ديسمبر ١٨٥٨ - تأسيس شركة قناة السويس: تأسست الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، شركة مساهمة مصرية، برأس مال قدره ٢٠٠ مليون فرنك فرنسي^(٥) (٧٧١٥٠٠٠ جنيه مصري)، مقسم على ٤٠٠٠٠٠ سهم قيمة كل منها ٥٠٠ فرنك، خصصت الشركة لكل دولة من الدول عدداً معيناً منها وكان نصيب مصر ٩١٠٩٦ سهماً، ونصيب إنجلترا والولايات المتحدة والنمسا وروسيا ٨٥٥٠٦ أسهم، غير أن هذه الدول رفضت رقضاً ياتاً الاشتراك في الاكتتاب، فاضطرت مصر إزاء رفضها، إلى استدانة ٢٨ مليون فرنك (١٠٨٠٠٠٠٠ جنيه)، بفائدة باهظة، لشراء نصيبها بناء على إلحاح دي سيس ورغبة منها في تعضيد المشروع وإنجاحه، وبذلك أصبح مجموع ما تمتلكه مصر من الأسهم ١٧٦٦٠٢ سهماً قيمتها ٨٨,٣ مليون فرنك تقريباً (٣٤٠٦٠٠٠٠ جنيه)، أي ما يقرب من نصف رأس مال الشركة.

٢٥ أبريل ١٨٥٩ - بدء حفر القناة: ضربت الفأس الأولى في أعمال حفر القناة في أرض مدينة فرما (موقع بورسعيد حالياً)، وتقدمت الأعمال بسرعة بفضل السواعد المفتولة والأذرع القوية لعشرين ألفاً من العمال المصريين، الذين كانوا يساقون شهرياً كالأغنام إلى مواقع العمل في ظروف قاسية، منها نقص الماء وقلة الغذاء، وحرارة الشمس المحرقة صيفاً وبرودة الطقس القارس

(٥) كان الفرنك الفرنسي يساوي حين ذلك ٣,٨٥٧٥ قرشاً مصرياً.

الآلاف الساعات يتصرفون بذكاء في رحلاتهم في جملتهم سحر البحري الملاحي



شتاء، فضلاً عن انتشار الأمراض الفتاكة، التي كانت تحصدهم حصداً، حتى قضت على عشرات الآلاف من المواطنين الأبرياء المساكين، الذين طوت رمال الصحراء عظامهم على طول القناة.

١٨ نوفمبر ١٨٦٢ - وصل البحر الأبيض المتوسط بحيرة التمساح: تدفقت مياه البحر الأبيض المتوسط في بحيرة التمساح، وكانت وقتئذ عبارة عن منخفض من الأرض تحف به الكثبان الرملية، ويقع في منتصف المسافة بين بورسعيد والسويس.

وأقيم بهذه المناسبة احتفال مهيب شهده مندوب عن الخديو محمد سعيد باشا، ورجال الدين، وأعضاء السلك السياسي وأعيان مصر وقد أعلن دي ليس، بصوته الجمهوري، في هذا الاحتفال: «باسم صاحب اسمو الخديو محمد سعيد باشا، أمر بأن تشدق بمشينة الله تعالى، مياه البحر الأبيض المتوسط في بحيرة التمساح».

٦ يوليو ١٨٦٤ - تعديل فرماني الامتياز: طلب الخديو إسماعيل^(٦)، أمر اعتقاله عرش مصر، بعد وفاة محمد سعيد باشا في ١٨ يناير ١٨٦٣، تعديل فرماني الامتياز الممنوحين للشركة، وذلك

(٦) عُيِّنَ إسماعيل المال والحداد على سلطان تركيا ووزرائه حتى نجح في سنة ١٨٦٢ في حل لقب «سديو» وهو لفظ فارسي معناه «الأمير العظيم» بدلاً من «وال» أو «باشا» الذي لا يبره كثيراً عن سائر ولاية السلطنة العثمانية. وورث خلفاؤه هذا اللقب إلى أن تم تغييره إثر الانقلابات السياسية العديدة، إلى «سلطان» في ١٩١٤، ثم إلى «ملك» في ١٩٢٢.

بالغاء السخرة في أعمال القناة، وتخفيض مساحة الأراضي^(٧) الممنوحة لها، واسترداد قناة المياه العذبة التي تم حفرها في ٢ فبراير سنة ١٨٦٢ لتوصيل المياه من النيل إلى مواقع العمل. فوافق دي لسبس على طلبات الخديو مقابل منح الشركة تعويضاً قدره ٨٤ مليون فرنك (٠٠٠ ٢٤٠ ٣ جنيه)، بناء على تحكيم نابليون الثالث إمبراطور فرنسا، وكانت الشركة وقتئذ في ميسس الحاجة إلى المال لتمويل الأعمال الجارية في المشروع.

وقد ساورت دي لسبس بعد وفاة صديقه الحميم وحامية محمد سعيد باشا، بعض المخاوف من عدم إتمام المشروع، إذ كان يخشى أن يضع خليفته الخديو إسماعيل في وجهه المصاعب والعراقيل، ولكن مخاوفه سرعان ما تبددت حينما صرح له الخديو في إحدى المناسبات بقوله: «إني لن أكون جديراً بتقلد ولاية مصر إن لم أكن (قتالياً) أكثر منك أو بمعنى آخر: إن لم أكن راغباً في شق القناة أكثر منك».

١٨٦٦ - محاربة إنجلترا لحفر القناة: لم تمر إنجلترا في بادئ الأمر، مشروع حفر القناة أي اهتمام اعتقاداً منها بأن مصيره

(٧) ويان هذه التوضيحات كالاتي: ٣٨ مليون فرنك لإلغاء أعمال السخرة في القناة، و ٣٠ مليون لاسترداد ٦٠ ألف هكتار أي ٦٠٠ كم^٢ من الأرض الممنوحة للشركة بواقع ٥٠٠ فرنك للهكتار، و ٦ ملايين لاسترداد قناة المياه العذبة، و ١٠ ملايين مقابل المصروفات التي قامت بها الشركة لأعمال القناة العذبة، وتم سداد هذه المبالغ على أقساط نصف سنوية من ١٨٦٤ إلى ١٨٧٠، وأقساط سنوية من ١٨٧١ إلى ١٨٧٩.

الافتقار، فلما حصل دى ليسبس على فرمان الامتياز الأول شعرت إنجلترا بالخطر، فأخذت تبذل مساعيها للقضاء على المشروع في مهده، حتى لا يزاحمها إلى طريق مستعمراتها مزاحم. فبادرت بإغلاق مدخل البحر الأحمر باحتلال جزيرة يريم وبتحصين عدن، ثم أخذت تضغط على والى مصر من جهة، وعلى الباب العالى في تركيا، من جهة أخرى، لوقف الأعمال بحجة أن المشروع لم يصدق عليه بعد، من تركيا، صاحبة السيادة على مصر في ذلك الوقت، هذا فضلاً عن امتناعها من شراء الأسهم لتعطيل المشروع وإضعافه.

وكلف والى مصر وزير خارجيته بأمر دى ليسبس بوقف الأعمال، وإزاء عدم إذعانه أرسل الباب العالى مندوباً من لدنه، حضر خصيصاً إلى مصر على بارجة تركية، لإرغامه على إيقاف الأعمال ولكن محاولاته ذهبت سدى إذ تم بكثرت دى ليسبس بتهديده ووعده.

ولم تهدأ العاصفة إلا بتدخل الإمبراطور نابليون الثالث الذى وعد دى ليسبس بالمساعدة والحماية. وأمام وساطته غض الباب العالى الطرف عن مواصلة الأعمال، دون التصديق رسمياً على فرمان الامتياز. واستمرت إنجلترا في محاربتها للمشروع أكثر من عشر سنوات، ثم هدأت تاثيرتها إثر تصديق الباب العالى على فرمان الامتياز في ١٩ مارس ١٨٦٦، أى بعد اثني عشر عاماً من تاريخ منح

فرمان الامتياز الأول، تحت إلهام الحكومة الفرنسية^(٨).

١٩ مارس ١٨٦٦ - تصديق الباب العالي على قرارات الامتياز: صدق الباب العالي في تركيا، على فرمان الامتياز الأول والثاني المبرمين في ١٨٥٤ و ١٨٥٦، بين والي مصر محمد سعيد باشا ودي ليسبس، كما صدق كذلك على لوائح الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، المصدق عليها من محمد سعيد باشا في ٥ يناير ١٨٥٦، وعلى الاتفاقية المبرمة بين الحديو إسحاقيل ودي ليسبس في ٢٢ فبراير ١٨٦٦. وقد تم هذا التصديق بعد أن قطعت الشركة شوطاً كبيراً في أعمال حفر القناة، التي بدأت فعلاً في ٢٥ إبريل ١٨٥٩.

وأهم ما تضمنته لوائح الشركة هو أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية مركزها في الإسكندرية ومقرها الإداري في باريس، ويديرها مجلس إدارة مكون من ٣٢ عضواً من مختلف الجنسيات وينود أخرى عديدة خاصة بهيئة الإدارة والمساهمين والجمعية العمومية للمساهمين والحسابات السنوية وتعديل اللوائح إلخ.. أما اتفاقية ٢٢ فبراير ١٨٦٦ فأهم ما تضمنته هو إلغاء السخرة في أعمال القناة، واسترداد بعض الأراضي المنوحة

(٨) أصدر البرلمان الفرنسي، لإتمام أعمال حفر القناة قانوناً خاصاً يصرح بقتضاء الشركة بمقدار قرض قدره ١٠٠ مليون فرنك فرنسي (٢٨٥٨٠٠٠ جنيه) على شكل سندات قيمة كل منها ٥٠٠ فرنك بفائدة ٥٪، وقامت جوائز

للشركة، واسترداد قناة المياه العذبة، كما تنص المادة ١٦ منها على أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية هي شركة مساهمة مصرية تخضع لقوانين البلاد ولعرفها.

٢٢ فبراير ١٨٦٩ - تنازل مصر عن أرباح أسهمها؛ طلب الحديو إسماعيل من الشركة أن تنازل عن حقها في الإعفاء من الرسوم الجمركية، وعن بعض الامتيازات الأخرى الممنوحة لها بمقتضى فرمان الامتياز الأول والثاني. ووافقت الشركة على ذلك مقابل منحها تعويضاً قدره ٣٠ مليون فرنك فرنسى (١١٥٧٠٠٠ جنيه مصرى) فاضطر الحديو إزاء عجزه عن سداده الى التنازل عن الأرباح السنوية للأسهم التى تمتلكها مصر فى القناة لمدة ٢٥ عاماً.

١٨ مارس ١٨٦٩ - وصل البحر الأبيض المتوسط بالبحيرات المرة؛ تدفقت مياه البحر الأبيض المتوسط فملأت منخفض البحيرات المرة وسط مهرجان كبير حضره الحديو إسماعيل وولى عهد إنجلترا.

١٥ أغسطس ١٨٦٩ - وصل البحر الأحمر بالبحيرات المرة الصفرى؛ ضربت الفأس الأخيرة فى السد الذى أقيم أمام مياه البحر الأحمر فى الشلوفة بالقرب من السويس وبذا تم وصل البحر الأحمر بالبحيرة المرة الصفرى.

١٨ أغسطس ١٨٦٩ - انتهاء أعمال حفر القناة؛ تلاقى مياه البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، فتألف منها ذلك الشريان

الحوى للملاحة العالمية، وبذا انتهت أعمال هذا المشروع الضخم الذى استغرق تنفيذه عشر سنوات، بعد استخراج ٧٤ مليون متر مكعب من الرمال. وقد بلغ مجموع تكاليف إنشائه التى تحملتها الشركة فعلاً ٣٦٩ مليون فرنك (٢٣٤ ٠٠٠ جنيه) حتى ٣١ ديسمبر ١٨٦٩، أى ضعف المبلغ الذى كان مقدراً لإنجازه، حسب أدق الميزانيات التى نشرتها الشركة العالمية لقناة السويس البحرية^(١).

وجدير بنا أن نسوق هنا ما ذكره الدكتور بول هرمان، أستاذ التاريخ والجغرافيا فى جامعة برلين، فى كتابه عن قناة السويس... قد جاور به المستشار مائريخ الذى أسس فى سنة ١٨٤٦ جمعية علمية لدراسة شق قناة السويس، وكذا المهندس نجريللى، الذى تعد دراساته واقتراحاته أساساً لشق القناة، هذا عدا عشرات الآلاف من العمال المصريين الذين لقوا حتفهم فى الصحراء.. مات هؤلاء جميعاً وما زالت القناة باقية ليجنى من ورائها المساهمون سنوياً أرباحاً طائلة، وبذا تحققت نبوءة رجال الدين إلى الفرعون نحاو: «لا تشق القناة أبها الفرعون إذ أنك بشقها لن تخدم مصر وإنما تخدم الغزاة الجشعين».

(١) Le Canal Maritime de Suez, Cie du Canal, Paris 1908.

(ب) القناة قبل التأميم

١٧ نوفمبر ١٨٦٩ - إفتتاح القناة:

أبحر الحديو إسماعيل إلى أوروبا مع وزير خارجيته نوبار خصيصاً لتوجيه دعوة حضور حفل إفتتاح القناة إلى كبار شخصيات العالم. فلي دعوته ٦.٠٠٠ مدعو من الملوك والرؤساء والأمراء ورجال العلم والأدب والسياسة والصحافة وعظماء مصر والسودان هذا بالإضافة إلى جمهور غفير من المغامرين الطامعين في بثخنة وإسرافه. كما استحضر الحديو ٥٠٠ طاء وخادم من فرنسا وإيطاليا علاوة على الطهاة والخدم من المصريين والأتراك الذين كانوا في خدمته. وتكفل إسماعيل بنفقات تنقلاتهم وإقامتهم جميعاً طوال هذه الرحلة الأسطورية التي استغرقت أكثر من شهر.

شيد إسماعيل من أجل رفاهيتهم قصرًا فخماً على شاطئ بحيرة التمساح و١٢٠٠ خيمة لإقامتهم عدا الذهبيات الراسية على ضفاف البحيرة، وداراً للأوبرا، وأنشأ طريقاً من القاهرة إلى أهرام الجيزة أتته ٦٠.٠٠٠ عامل في شهر واحد.

افتتحت قناة السويس رسمياً للملاحة بعبور السفينة «المحروسة» تتبعها السفينة «أجل» Aigle أي «النسر» حاملة على ظهرها ملوك وعظماء العالم ثم ٧٧ سفينة، منها ٥٠ سفينة حربية.



ملاب من "العمارة الرئيسية" التي تسمى "العمارة" في "W" يوم 19/11/1971. الرجل "الحق" وكبار المدعوين

وأقيمت بهذه المناسبة زينات خيالية ومهرجانات تفوق حد الوصف ولم تشهد مصر في تاريخها الطويل احتفالات عظيمة تقابل هذه الاحتفالات، ولا ولائم تحاكي تلك التي أقيمت فيها ووصفها المؤرخون بأشهر ولائم التاريخ وأغناها. وأتفق الحديو إسماعيل احتفالاً بافتتاح القناة، يذخ منقطع النظر، نحو مليون ونصف مليون جنيه^(١٠).

وكانت خصائص القناة عند افتتاحها كالآتي:

- طولها بين البحرين بما في ذلك مجريها الدخول في المينامين

(١٠) وليس أدل على عظمة الإحتفال وروعته مما رده الضيوف أنفسهم من عبارات تدعو إلى الدهش والعجب لكونها صادرة من أعظم ملوك أوروبا. فقالت الإمبراطورة أوجيني «يا إلهي لم أرى حياق أجمل من هذا» وقال آخر عن إسماعيل: «ما أغناه من أمراء» وشكا أحد الوزراء المصريين إسراف الحديو لأحد الأمراء قائلاً: «إننا نأكل، يا سيدي، أحجار الأهرام حجراً حجراً» فرد عليه الأمير ضاحكاً: «لا تهتم ستفرضكم المال اللازم لشئروا منا الأسمنت لإعادة بنائها». وصدقت نبوءته ففراكم على مصر الدين ثلث الدين، حتى تضيت خزائنها، وكادت تشهر إفلاسها، ولا غربة في ذلك إذ اقترض إسماعيل خلال ١٧ عاماً نحو ١٢٠ مليوناً من الجنيهات الأثر الذي أدى إلى وقوع مصر في أزمة مالية شديدة، ولزنتها كات سياسية أدت إلى التدخل الأجنبي وانتهى صرح الإستقلال، وعزل إسماعيل عن الحكم وأمر، بمبادرة البلاد واحتفل دليسيس بعد أيام قليلة من احتفاله بافتتاح القناة، باحتفال قرانه الثاني، بعد وفاة زوجته الأولى في ١٨٥٣، من فتاة عمرها ٢١ ربيعاً بينما كان هو في الرابعة والسبعين، وأثمر هذا الزواج ستة بنين وست بنات، وتولى دليسيس رئاسة مجلس إدارة الشركة من تاريخ تكوينها في ١٨٥٨ حتى وفاته في ١٨٩٤ عن ٨٩ عاماً.

- ١٦٤ كيلو مترًا.

- عمقها ٧,٥٠ أمتار

- عرضها عند القاع ٢٢,٠ مترًا

- عرضها عند مستوى سطح الماء ٥٢,٠ مترًا

- الفاظس المسحوح به للسفن العابرة ٢٢,٢٥ قدمًا ٦,٧٨ أمتار

وتختلف هذه الخصائص عن المواصفات الأصلية، التي وضعت في مشروعات شق القناة، وفيها العمق ٨ أمتار، والعرض الأقصى ٤٤ مترًا ومدة التنفيذ ست سنوات، والتكاليف ٢٠٠ مليون فرنك فرنسي، كما قدرت حمولة السفن المتوقع عبورها القناة سنويًا بثلاثة ملايين طن، برسم عشر فرنكات عن الطن، حسب فرمان الامتياز، ويغطي الإيراد تكاليف الإنشاء في مدة أقل من عشر سنوات، حسب تقديرات الشركة، وبعد استغلالاً مجزيًا للغاية، غير أن الواقع خالف كل التوقعات، إذ استغرقت الأعمال عشر سنوات، وبلغت التكاليف ٣٦٩ مليون فرنك، أي ضعف المبلغ المقدر تقريبًا، وقلت حمولة السفن العابرة كثيرًا عن الحمولة المقدرة، ومما زاد الطين بلة، نشوب خلافات جسيمة بخصوص رسم العبور، كما سنرى بعد.

أول يناير ١٨٧٥ - الإرتباكات المالية للشركة:

لم تتمكن الشركة من سداد الفوائد المستحقة على الأسهم للمساهمين بسبب ضعف حركة الملاحة من جهة، وإرغام الشركة، من جهة أخرى، على تطبيق رسوم العبور على الحمولة الصافية بدلًا من

الحمولة الكلية للسفن العابرة، بناء على قرار لجنة دولية اجتمعت في القسطنطينية لهذا الغرض، إزاء اعتراض أصحاب السفن على رسوم العبور، فانخفضت نتيجة لذلك، القيمة الاسمية للسهم من ٥٠٠ فرنك (١٩٢٩ قرشاً) إلى ١٦٧,٥ فرنكاً (٦٤٦ قرشاً) في يولية ١٨٧١^(١١).

اضطرت الشركة لسداد فوائد الأسهم المتأخر سدادها عليها من سنة ١٨٧١ إلى ١٨٧٤ إلى عقد قرض قدره ٢٠ مليون فرنك (٧٧٢ ٠٠٠ جنيه) كما سمحت اللجنة الدولية للشركة، بناء على احتجاجها الشديد، بفرض رسم إضافي^(١٢) على السفن العابرة يخفض تدريجياً، تبعاً لزيادة إيرادات القناة.

٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ - مصر تبيع أسهمها في القناة:

لجأ الخديو إسماعيل لحاجته الماسة إلى المال ولمواجهة بعض

(١١) ارتفعت بعد ذلك قيمة الأسهم تبعاً حتى بلغت ٦٧٤ فرنكاً في ١٨٧٥ و ٢٠٣ و ١٨٨٥ فرنكاً في ٣٢٤٩ و ١٨٩٥، و ٤٤٦١ فرنكاً في ١٩٠٥ وهكذا. وتضاعف عدد الأسهم تلقائياً اعتباراً من سنة ١٩٢٤ فأصبح رأس مال الشركة ممثلاً في ٨٠٠ ٠٠٠ سهم قيمة كل منها الاسمية ٢٥٠ فرنكاً بدلاً من ٤٠٠ ٠٠٠ سهم قيمة كل منها ٥٠٠ فرنك عند التأسيس. وبلغت قيمة السهم الواحد من أسهم رأس المال حسب سعر الإقفال في بورصة الأوراق المالية بباريس يوم ٢٥ يوليو ١٩٥٦، السابق للتأميم، ٩٢ جنيهًا مصرياً (٢٣٨٥ فرنكاً فرنسياً).

(١٢) أُلغى آخر رسم إضافي في أول يناير ١٨٧٤.

الالتزامات الملحة، إلى بيع الأسهم التي في حيازته إلى إنجلترا^(١٣)،
 بمبلغ مائة مليون فرنك (٢٨٥٨٠٠٠ جنيه) على أن يسدد لها ٥ ملايين
 فرنك (١٩٣٠٠٠ جنيه) سنوياً لمدة ١٩ عاماً، مقابل الأرباح
 السنوية لهذه الأسهم التي كان قد تنازل عنها في سنة ١٨٦٩، لمدة
 ٢٥ عاماً، وكانت تهدف إنجلترا ممثلة في رئيس وزرائها دزرائيلي من
 وراء شراء الأسهم إلى وضع قدمها في الشركة حتى يتسنى لها بصفة
 عامة، إعطاء صوتها عند تقدير رسوم العبور، وبصفة خاصة
 الإشتراك في إدارة الشركة. أما الفائدة المادية ولو أنها مجزية،
 فكانت ثانوية بالنسبة لها.

وجدير بالذكر أن الأسهم المبيعة لإنجلترا وعندها ١٧٦٦٠٢
 سهماً قدرت سنة ١٩١٠ بمبلغ ٨٠٠ مليون فرنك فرنسي
 (٣٠ ٨٦٠ ٠٠٠ جنيه مصري).

١٢ مارس ١٨٨٠ - تنازل مصر عن حصتها في الأرباح السنوية
 للشركة:

اضطر المدير توفيق الذي خلف أباه إسماعيل في الحكم سنة
 ١٨٧٩ إلى التنازل عن حصة مصر في الأرباح السنوية للشركة

(١٣) عقد دزرائيلي، رئيس وزراء إنجلترا، صفقة شراء الأسهم بسرعة فائقة
 وسرية تامة واقترض من روتشيلد، رئيساً تتم مراقبة البرلمان على الاعتبارات اللازمة
 لهذه الصفقة، أربعة ملايين من الجنيهات نظير عمولة ٢٢,٥٪ وقائمة ٥٪ لمدة ٩٦ يوماً،
 لسداد قيمة الأسهم فوراً إلى المدير.

وقدرها ١٥٪ لبئك فرنسي نظير حصوله على ٢٢ مليون فرنك (٨٤٩٠٠٠ جنيه) لسداد بعض الديون المتراكمة عليه، ولا يفوتنا أن نذكر هنا أن هذه النسبة في الأرباح السنوية للشركة بلغت ١١٠ ملايين فرنك في سنة ١٩٢٨ (٢٤٣ ٠٠٠ جنيه).

وخلاصة القول أن تكاليف حفر القناة بلغت ١٤ ٢٣٤ ٠٠٠ جنيه، كما أسلفنا، وساهمت مصر فيها بأكثر من النصف نقدًا ممثلًا في ثمن الأسهم التي اشترتها والتعويضات المسددة منها إلى الشركة مقابل تنازلها عن بعض الامتيازات ويضاف إلى هذه المبالغ النقدية قيمة الأراضي المنوحة لها، واليد العاملة المقدمة إليها بالمجان، وفائدة الديون الباهظة ونفقات افتتاح القناة إلخ.. ويقدر مجموع المبالغ التي ساهمت بها مصر، بطريق مباشر أو غير مباشر في حفر القناة بحوالى ١٧ مليونًا من الجنيهات^(١٤)، وهي تفوق التكاليف الفعلية التي تحملتها الشركة لحفرها دون أن يعود ذلك على مصر بفائدة تذكر.

(١٤) يختلف تقدير المبالغ الذي ساهمت به مصر في حفر القناة من مصدر إلى آخر، يذكر المؤرخ عبد الرحمن الرافعي بأنه يقدر بنحو ١٦٨٠٠٠٠٠ جنيه، ويبلغ حسب تقدير قنصل الولايات المتحدة في مصر في فترة حفرها حوالى ١٧٤٠٠٠٠٠ جنيه، ويقدر حسب بيان الحكومة المصرية إلى مجلس شورى النواب بـ ١٦١٠٠٠٠٠ جنيه وهذه التقديرات كما يرى القارئ متقاربة إلى حد ما.

٢٠ أغسطس ١٨٨٢ - غزو مصر عن طريق القناة:

ضربت إنجلترا بعياد القناة عرض الحائط، وغزت جيوشها مصر عن طريق تسطُّلها منها، هذا بعد أن صرف دي لسيس عراي وقواده عن تحصين القناة وعن إقامة الاستحكامات عليها بقوله لهم: «أقسم لكم بشرقي، بأن القناة منطقة حياد، وبقعة تحرم فيها العمليات الحربية، ولن يجرؤ بريطاني واحد على النزول إلى البر وأنا مسئول عن ذلك... إن القناة في عهدي، ولن تمر فيها أية سفينة حربية حسب نصوص المعاهدات الدولية»، غير أن هذا التصريح لم يمنع دي لسيس من تقديم المعونة للجيش إنجليزيًا، ووضع مهابت الشركة وإدارتها تحت تصرفها، بعد غزوها لمصر^(١٥).

قررت القوات الإنجليزية، بعد ضرب أسطولها لمدينة الإسكندرية، اتخاذ منطقة القناة قاعدة لها، فاحتلت قواتها المرسلّة من الهند، كافة منشآت الشركة وأغلقت القناة أمام الملاحة العالمية،

(١٥) جدير بنا أن نذكر أن الكتاب قد أجمعوا على وقوع عراي في خطأ جسيم إحياءه عن ردم القناة، فقد حمل المؤرخ عبد الرحمن الرافعي، عراي وحده المسئولية الكاملة في إهمال تحصين الجهة الشرقية وعدم ردم القناة، وذكر مؤرخ آخر بأن عراي لم يهجم عن ردم القناة متخذًا بأقوال دليسيس ولكن خوفًا من تصويره وأنصاره كمخربين، كما ذكر الإمام الشيخ محمد عبده بأن عراي كان يعتقد أن من الصواب سبّح عليه جميع الدول ولهذا ترك هذه الناحية حورار.

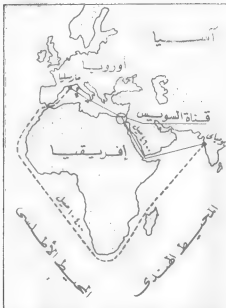
لتسهيل عملياتها الحربية، ولم تسمح بعودة الملاحة فيها إلا بعد أربعة أيام من أغلاقها التام، إثر احتجاج دى ليسيس، دفاعاً عن حياة القناة.

أول مارس ١٨٨٧ - استخدام القناة ليلاً:

أدخل نظام الملاحة في القناة ليلاً، عقب نجاح التجارب التي أجريت على بعض السفن العابرة، بعد تزويدها بكشاف كهربائي وأقيمت على أثر ذلك أضواء أرضية، وشمندورات ضوئية، على طول المجرى الملاحي، وسمح بعدئذ للسفن العابرة المزودة بكشاف كهربائي بعبور القناة ليلاً، وتستثنى من ذلك ناقلات البترول التي لم يسمح لها بالعبور ليلاً إلا في ١٩٣٤ بعد تزويدها بكشاف من نوع خاص وقد انخفض نتيجة لذلك متوسط المدة الإجمالية لتواجد السفينة في القناة من ٤٨ ساعة و٥ دقائق في ١٨٧٠ إلى ١٣ ساعة و٢٢ دقيقة في ١٩٣٤.

٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ - اتفاقية القسطنطينية:

أبرمت هذه الاتفاقية في القسطنطينية لضمان حرية الملاحة في قناة السويس بصفة دائمة في زمنى السلم والحرب للسفن التجارية والحربية بدون استثناء أو تمييز لجنسياتها، وعدم استعمال القناة كأداة للحصار البحري ومساسها وملحقاتها بسوء. ووقعت على هذه الاتفاقية إنجلترا والنمسا والمجر وفرنسا وألمانيا وإيطاليا وهولندا



قناة السويس تجنب السفن التي تجتازها رحلة الدوران
الطويلة حول القارة الأفريقية

وروسيا وأسبانيا، كما وقعت عليها تركيا نياية عن مصر^(١٦)، ويتود هذه الإتفاقية هي:

عادة ١: تظل قناة السويس البحرية، بصفة دائمة، حرة ومفتوحة في زمن السلم كما في زمن الحرب لجميع السفن التجارية أو الحربية بدون تمييز بين جنسيتها ولن تكون القناة خاضعة مطلقاً لممارسة حق الحصار البحري.

عادة ٢: تتعهد الدول العظمى المتعاقدة بعدم المساس بأي حالة بسلامة قناة المياه العذبة ولزمدها، لضرورتها للقناة البحرية، وعدم القيام بأية محاولة لإعاقتها.

عادة ٣: تتعهد الدول العظمى المتعاقدة بالمحافظة على المنشآت والمباني والمهبات والأعمال الخاصة بالقناة البحرية، وقناة المياه العذبة.

عادة ٤: اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على عدم جواز استعمال أى حق من حقوق الحرب أو القيام بأي فعل عدائي أو أى عمل من شأنه تعطيل حرية الملاحة في القناة أو في الموانئ المؤدية إليها أو في دائرة نصف قطرها ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانئ حتى لو كانت الإمبراطورية العثمانية إحدى الدول المتحاربة.

ويتنتج على التوابع الحرية للدول المتحاربة أن تباشر داخل القناة أو في الموانئ المؤدية إليها عمليات الترميم أو التخزين إلا بالقدر الضروري جداً، ويتم مرور السفن المذكورة في القناة في أقصر وقت ممكن وفقاً للأنظمة النافذة، ولا يجوز لها الوقوف إلا لضرورة مصلحة العمل.

(١٦) عقدت تركيا، نياية عن مصر، هذه الإتفاقية مع الدول الأوروبية لتبعية مصر للدولة العثمانية في ذلك الوقت، واستقلت مصر عنها في سنة ١٩١٤ وحلت محلها في الحقوق والالتزامات المقررة لها في الإتفاقية، طبقاً لقواعد التوارث المعمول بها في القانون الدولي.

ولا يجوز أن تزيد مدة بقائها في بورسعيد أو في خليج السويس عن ٢٤ ساعة إلا في حالة التوقف بسبب رداءة الأحوال الجوية. وفي هذه الحالة يجب عليها الرجوع أو أقرب فرصة ممكنة. ويجب أن تضي ٢٤ ساعة بين خروج سفينة متحاربة من إحدى موانئ الدخول وبين قيام سفينة أخرى تابعة لدولة معادية.

مادة ٥: لا يجوز للدول المتحاربة. في وقت الحرب، أن تأخذ أو تنزل في القناة أو في الموانئ المؤدية إليها جيوشاً أو معدات حربية غير أنه في حالة حدوث مانع طارئ في القناة يجوز الإذن بركوب أو نزول الجيوش في موانئ الدخول على دفعات بحيث لا تتعدى الدفعة الواحدة ألف رجل مع الميقات الحربية الخاصة بهم.

مادة ٦: تخضع القناتان في جميع الأحوال للنظم والموانع الموضوعة للسفن الحربية الناهية للدول المتحاربة.

مادة ٧: لا يجوز للدول أن تبقى سفناً حربية في مياه القناة بما في ذلك بحيرة التمساح والبحيرات المرتبة. ولكن يجوز للسفن الحربية أن تنف في الموانئ المؤدية إلى بورسعيد والسويس بشرط ألا يتجاوز عددها اثنين لكل دولة. ويمنع على الدول المتحاربة استعمال هذا الحق.

مادة ٨: تعهد الدول المرتقة على هذه المعاهدة إلى مندوبيها في مصر بالسهر على تنفيذها وفي حالة حدوث أمر من شأنه تهديد سلامة القناة أو حرية المرور فيها يجتمع المندوبون بناء على طلب ثلاثة منهم برئاسة عميدهم لإجراء المعاينة اللازمة. وعليهم إبلاغ حكومة الحضرة الخديوية المخطر الذي يرويه لتتخذ الإجراءات الكفيلة بضمان حماية القناة وحرية استخدامها وعلى كل حال يجتمع المندوبون مرة في السنة لتثبت من تنفيذ المعاهدة تنفيذاً حسناً برئاسة مندوب خاص تعينه الحكومة العثمانية لهذا الغرض. ويجوز أيضاً لمندوب الحضرة الخديوية حضور الاجتماع وتكون له الرئاسة في حالة غياب المندوب العثماني.

ويحق للمندوبين المذكورين المطالبة، بطوع خاص، بإزالة كل عمل أو فعل كل

حشد على طرفي القناة من شأنه أن يمس حرية الملاحة ومضبان سلالتها التامة

مادة ٩: تتخذ الحكومة المصرية، في حدود سلطتها المستمدة من القرارات والشروط المقررة في المعاهدة الحالية، التدابير الضرورية لضمان تنفيذ هذه المعاهدة، وإذا لم تتوافر الوسائل الكافية لدى الحكومة المصرية يجب عليها أن تستعين بحكومة الدولة المضائية التي يكون عليها القاذو التدابير اللازمة للاستجابة لهذا النداء.

مادة ١٠: لا تتعارض أحكام المواد ٤، ٥، ٧، ٨ مع التدابير التي قد يرى عظمة السلطان وسمو الحدير اتخاذها ليؤمنا بوساطة قواتها وفي حدود القرارات الممنوحة الدفاع عن مصر وحماية الأمن العام.

وإذا رأى عظمة السلطان أو سمو الحدير ضرورة الإفادة من الاستثناءات المبينة بهذه المادة وجب على الحكومة المضائية أن تخطر بذلك الدول الموقعة على تصريح لندن.

مادة ١١: لا يجوز أن تتعارض التدابير التي تتخذ في الحالات المنصوص عليها في المادتين ٩، ١٠ من هذه المعاهدة مع حرية استخدام القناة، وفي الحالات المذكورة يكون محظوراً إنشاء الاستحقاقات الدائمة خلافاً لنص المادة التاسعة.

مادة ١٢: إن الدول العظمى المتعاقدة - تطبيقاً لبدأ المساواة الخاص بحرية استعمال القناة، ذلك البدء الذي يعتبر إحدى دعائم المعاهدة الحالية - قد اتفقت على أنه لا يجوز لإعدادها الحصول على مزايا إقليمية أو تجارية أو امتيازات في الاتفاقيات الدولية التي تبرم في المستقبل فيما يتصل بالقناة. ويحفظ فوق ذلك بحقوق تركيا كم دولة ذات سيادة إقليمية.

مادة ١٣: فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها في هذه المعاهدة، لا تفسر حقوق سيادة التي لصاحب العظمة السلطان وحقوق صاحب السمو الحدير وامتيازاته المستمدة من القرارات.

مادة ١٤: اتفقت الدول العظمى المتعاقدة على أن التعديلات الناتجة عن هذه

المعاهدة غير محددة بحد الامتياز الممنوح لشركة قناة السويس العالية.
مادة ١٥: لا يجوز أن تتعارض نصوص هذه المعاهدة مع التدابير الصحية المعمول بها في مصر.

مادة ١٦: تتعهد الدول العظمى المتعاقدة بإبلاغ هذه المعاهدة إلى علم الدول التي لم توقع عليها مع دعوتها للانضمام إليها.

مادة ١٧: يصدق على هذه المعاهدة ويتم تبادل التصديقات عليها في القسطنطينية في خلال شهر أو قبل ذلك إن أمكن.

فبراير ١٩١٠ - مؤامرة مد الامتياز:

عرضت شركة القناة على الحكومة المصرية مشروعاً بمد امتيازها مدة ٤٠ سنة أخرى تنتهي في سنة ٢٠٠٨، مقابل منح الحكومة الامتيازات التالية:

- ١ - تعويض قدره ٤ ملايين جنيه.
- ٢ - اشتراك في الأرباح الصافية للشركة بنسبة ٤٪ ابتداء من سنة ١٩٢٢، وترتفع هذه النسبة تدريجياً حتى تصل إلى ١٢٪ في ١٩٦٨، و ٥٠٪ من هذا التاريخ حتى سنة ٢٠٠٨ وذلك إذا تجاوزت أرباحها السنوية ١٠٠ مليون فرنك، وأما إذا لم تتجاوزها، فننال الشركة ٥٠ مليوناً من الفرنكات وما زاد على ذلك يكون من نصيب مصر، وفي حالة عدم تجاوز الأرباح ٥٠ مليوناً فلا تنال الحكومة المصرية شيئاً.

- ٣ - تعيين ٣ أعضاء مصريين جدد في مجلس إدارة الشركة في ١٩٦٩.

٤ - تنقاسم الحكومة والشركة مناصفة رأس المال في ٢٠٠٨.

وافق على هذا المشروع الحديو عباس حلمي، ومجلس وزرائه وعلى رأسه بطرس غالي باشا، بعد بعض التعديلات التي أدخلت عليه، وقبلتها الشركة، غير أن الأمة بجميع طبقاتها، عارضت هذا المشروع بكل قواها، وطالبت بوجوب عرضه على الجمعية العمومية.

٩ فبراير ١٩١٠ - عرض مشروع مد الامتياز على الجمعية العمومية:

انعقدت الجمعية العمومية بحضور الحديو عباس حلمي الثاني الذي عرض عليها بنفسه مشروع مد الامتياز، وكان المؤيدون للمشروع يعتقدون بأنه لن يمرؤ أحد على معارضته، إذا ما عرضه الحديو بنفسه، ولكن خاب أملهم حين طالب بعض الوطنيين المخلصين من أعضاء الجمعية العمومية بتأليف لجنة لدراسة المشروع المقترح، فأجيبوا إلى طلبهم، وانتخبت الجمعية العمومية لجنة مكونة من ١٥ عضواً لدراسة المشروع.

٢٠ فبراير ١٩١٠ - اغتيال بطرس غالي باشا:

اغتيال الشاب المصري إبراهيم ناصف الورداني، رئيس وزراء مصر، بطرس غالي باشا، لموافقته على مشروع مد الامتياز... فقد لقيه وهو خارج من مكتبه بالوزارة وأفرغ في جسده سبع رصاصات وذلك في يوم ٢٠ فبراير من سنة ١٩١٠.. وهذه الرصاصات أفرغت

المحتل الفاشم وأرهيت الحديو ولم تدع أقل تردد في رفض الاتفاق في نفوس أعضاء الجمعية العمومية. ولما اجتمعت هذه في ٧ أكتوبر ١٩١٠ لبحث تقرير اللجنة التي كانت قد أوصت برفض الاتفاق، تصدى أحد أعضاء الوزارة لتأييد الاتفاق فقاطعه الثواب وألفموه من لاذع القول أحجاراً، وصدر قرار إجماعي بالرفض، ولم تتجاسر الحكومة على احتفال مسئولية مد الامتياز، فبات المشروع الذي كان قد أعده اللورد إدوارد جراي، وزير خارجية إنجلترا^(١٧).

١٩١٤/١٩١٨ - الحرب العالمية الأولى:

كانت القوات الألمانية والتركية تهدف منذ بدء الحرب، إلى إغلاق قناة السويس لقطع الطريق على إنجلترا إلى مستعمراتها ووقف الإمدادات التي تصل إليها منها، وقد نجحت فرقة تركية بقيادة ألمانية فجر يوم ٣ فبراير ١٩١٥، في الهجوم على المنطقة الواقعة بين بحيرة التمساح والبحيرات المرة والوصول إلى الإسكندرية من الجنوب، وإنزال بعض القوات في القناة بفرض بت ألغام فيها، وقد تمكنت القوات الإنجليزية بمعاونة فرق مشاة من الهنود والاستراليين، ومعززة ببوارج حربية إنجليزية وفرنسية من صد هجوم القوات التركية ومطاربتها حتى انسحابها من المنطقة، بدون خسائر فادحة من الجانبين.

(١٧) كتاب «قناة السويس» للدكتور مصطفى الخطاوي.

وجدير بالذكر أن سفن أعداء إنجلترا وفرنسا لم يكن في وسعها المرور في القناة طوال الحرب، وقد أجبرت السفن الألمانية التجارية الموجودة فيها، عند نشوبها، على الإسراع في الخروج منها ومغادرة ميناء بورسعيد حيث فاجأها البوارج الإنجليزية بوابل من نيرانها، بمجرد خروجها منه.

وقد أغلقت كل من إنجلترا وفرنسا بأحكام اتفاقية ١٨٨٨ بالاستيلاء على القناة ومنشأتها، ومرابطة سفنها الحربية فيها، وإقامة الاستحكامات وحشد القوات على جانبيها، وتفتيش السفن الداخلة فيها، كما خالفت كذلك ألمانيا وتركيا الاتفاقية بشن هجوم تلو الهجوم على القناة بغرض إغلاقها للملاحة.

وقد اقتضت الملاحة في القناة إبان الحرب، على سير السفن نهائياً وانخفضت حركة الملاحة فيها بنسبة ٤٥٪.

١٢ مارس ١٩٣٧ - منحة سنوية لمصر:

قررت الشركة منح الحكومة المصرية مليوناً ونصف مليون دولار سنوياً بعد أن ظلت محرومة من أى نصيب من أرباح الشركة الطائفة، طيلة السنوات الماضية.

١٩٣٩/١٩٤٥ - الحرب العالمية الثانية:

خولت مصر إنجلترا، بمقتضى معاهدة ١٩٣٦ المبرمة بينها، حق إنشاء قواعد حربية في منطقة القناة لحمايتها ولسلامة مرور السفن

فيها، وبمجرد إعلان الحرب صدرت الأوامر العسكرية بتفتيش السفن الداخلة في القناة خوفاً من وقوع اعتداء عليها، كما قدمت كافة التيسيرات لسفن الحلفاء عند عبورها، في حين لم تستطع سفن أعدائهم اجتيازها، وشنت الطائرات الألمانية والإيطالية غارات متوالية على منطقة القناة بلغت ذروتها في عامي ١٩٤١ و ١٩٤٢، وكانت تهدف من ورائها إلى الاستيلاء على القناة أو إغلاقها، لقطع الطريق على إنجلترا إلى مستعمراتها، والقضاء على قواعدها شرقى البحر المتوسط، والسيطرة على قناة السويس لأهميتها الاستراتيجية. وكان لحسن تعاون المصريين مع الحلفاء أكبر الأثر في النصر الكبير الذى أحرزوه في هذه الحرب.

وقد تعطلت الملاحة طوال الحرب ٧٦ يوماً على فترات متقطعة بسبب إغراق عدد من السفن فيها، أو لانتشال الألغام المنلقاة من العدو وانخفضت حركة الملاحة عبرها، إبان الحرب، بنسبة ٧٠٪.

أول يناير ١٩٤٩ - تطبيق نظام القوافل في القناة:

افتتح في هذا اليوم نظام عبور السفن بشكل قوافل في القناة، بعد أن كانت تعبرها فرادى، واقتضى الأمر توسيع ميناء بورسعيد، وإقامة المنشآت اللازمة حتى يتسنى لعدد كبير من السفن أن ترسو فيه، ليضع ساعات، انتظارا لدورها في عبور القناة من منظمة في القافلة.

٧ مارس ١٩٤٩ - اشتراك مصر في أرباح الشركة:

استبدلت الشركة المنحة السنوية التي قررتها لمصر بحصة قدرها ٧٪ من أرباحها الإجمالية السنوية، وكانت الحكومة المصرية تسدد عن سفنها التي تعبر القناة نفس الرسوم التي تسددها غيرها من الدول الأخرى، بل إن مجرد انتقال أية سفينة من ميناء إلى آخر من الموانئ المصرية، كانت تسدد عنه الرسوم المقررة.

٢٣ يولية ١٩٥١ - تفرعة الهلاح:

أنشئت هذه التفرعة الموازية للقناة الرئيسية بين الكيلومتر ٥١ والكيلومتر ٦١، أى بطول عشرة كيلومترات تقريباً، للساحح بعبور السفن في اتجاهين متضادين في وقت واحد في هذه المنطقة من القناة، لمواجهة الزيادة المطردة في حركة الملاحة. وتربط السفن القادمة من الشمال في الفرع الغربى من التفرعة ريشاً تدخل آخر سفينة قادمة من الجنوب في الفرع الشرقى منها. وتماثل هذه التفرعة القناة الرئيسية من كافة الوجوه.

١٩٥٤ - برامج تحسين القناة:

قامت الشركة طيلة فترة استقلالها للقناة بتنفيذ ٧ برامج لتحسينها وتطويرها كان من نتائجها زيادة عمقها من ٢,٥٠ أمتار إلى ١٣,٥٠ متراً وعرضها عند القاع من ٢٢ متراً إلى ٤٢ متراً.

ومساحة القطاع المائي من ٣٠٤ أمتار مربعة إلى ١٢٥٠ متراً مربعاً والفاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣ ٢٢ قدماً إلى ٣٥ قدماً، وبلغ مجموع ما صرف على هذه البرامج عشرين مليوناً ونصف مليون من الجنيهات المصرية بمتوسط ٢٣٦ ٠٠٠ جنيه سنوياً، أي ما يعادل ٢,٨٪ من المتوسط السنوي لإيرادات القناة، التي بلغت طوال ٨٧ عاماً، ٥٤٢ مليوناً من الجنيهات.

٣١ ديسمبر ١٩٥٤ - اصطدام ناقلة بترول بكوبرى الفردان:

انحرفت، فجر هذا اليوم، ناقلة البترول الليبيرية «ورلد بيس» وحملتها ٦٦٧ ١١ طناً، عن خط سيرها في القناة، إثر تعطل آلات الدفع، فجأة، قبيل كوبرى الفردان القديم بحوالى مائة متر، فاندفعت الناقلة في سيرها، فارتطم جانبها الأيسر بفتحة الكوبرى، فاقطعت الناقلة من قاعدتها وجرفتها إلى مسافة ٣٠ متراً نحو الشمال، وانفجرت مقدمة الكوبرى في رمال الضفة، وظلت مؤخرته على ظهر الناقلة التي توقفت عن السير، وسدت القناة.

وبعد هذا الحادث أخطر حادث تعرضت له القناة في تاريخها، ولاسيما أن الناقلة كانت تحمل في صهاريجها ١٦ ٨٠٠ طناً من البترول الخام. وقد تم فصل الكوبرى عن الناقلة بتقطيعه باستعمال أنابيب الأكسجين النارية، على بعد مترين من صهاريجها المليئة بالبترول الخام الشديد الالتهاب، وقد تم ذلك بعد اتخاذ احتياطات

بالغة، واستؤنفت الملاحة في القناة فجر يوم ٤ يناير ١٩٥٥.

مارس ١٩٥٥ - البرنامج الثامن لتحسين القناة:

بدأت الشركة، وفقاً لقرار مجلس إدارتها المتخذ في باريس في ٧ ديسمبر ١٩٥٤، في تنفيذ البرنامج الثامن لتحسين القناة، ويهدف إلى زيادة القنّاع المائي للقناة من ١٢٥٠ متراً مربعاً إلى ١٥٠٠ متر مربع، ليُسمح بعبور السفن التي يبلغ غاطسها ٣٦ قدماً، وزيادة عرض القناة ١٥ متراً في المتوسط، وإنشاء تقريعتين إحداها جنوب بورسعيد بطول ٢.٤ كيلومترات، والثانية بمنطقة كبريت بطول ٧ كيلومترات وفُقدت تكاليف هذه الأعمال بمبلغ ١٨ مليون جنيه، وتستلزم إزالة حوالي ٦٠ مليون متر مكعب من الرمال، ويستغرق تنفيذها قرابة العامين.

١٢ مارس ١٩٥٦ - إعادة محاولة مد امتياز الشركة:

قابل كريستيان بينو، وزير خارجية فرنسا، الرئيس جمال عبد الناصر وأخبره بأن شركات الملاحة العالمية تلج على شركة قناة السويس بتوسيع القناة، وأهدت بعض البنوك الأمريكية استعدادها لتقديم القروض اللازمة لتمويل عملية التوسيع التي تتطلب نفقات باهظة. يريد الشركة أن تطمئن على الأموال الطائلة التي ستنفقها، حيث أن المدة المتبقية على انتهاء الامتياز الممنوح لها، وقدرها اثنتا عشرة سنة، لن تتيح لها استرداد ما ستنفقه في مشروع التوسيع.

وطلبه بناء على ذلك، مد امتيازها مدة أخرى حتى يتسنى لها استرداد ما سوف تفترضه.

وكان رد عبد الناصر: «إن الشعب المصرى لن يقبل مد امتياز الشركة يوماً واحداً». وسرد عليه ما حدث فى ١٩١٠ عندما حاولت الشركة مد إمتيازها، ولما ألح عليه بينو فى طلبه، أضاف عبد الناصر: «أريد أن تعرف أنى شخصياً متحمس لضرب أى مستول مصرى يتخذ مثل هذا القرار بالرصاص، لأنه قرار يصل إلى حد الخيانة من وجهة نظر مصرية وطنية».

١٣ يونية ١٩٥٦ - جلاء القوات الإنجليزية عن مصر:

تمكنت مصر، بعد مباحثات طويلة ومفاوضات مضنية، من عقد إتفاقية الجلاء فى ١٩ أكتوبر ١٩٥٤ مع إنجلترا التى كانت تتذرع دوماً بضرورة تواجدها فى منطقة القناة لحماية قناة السويس والدفاع عنها ضد أى عدوان،^(١٨) وتحققت أمنية مصر العظيمة فى ١٣ يونية ١٩٥٦ بجلاء آخر فصيلة من القوات الإنجليزية عن منطقة القناة، وتم بذلك الجلاء الكامل عن مصر، بعد ٧٤ عاماً من الاحتلال.

(١٨) حدثت المائدة الثامنة من الاتفاقية وضع قناة السويس بالنص الآن: «نقر الحكومتان المتعاقدتان أن قناة السويس البحرية جزء لا يتجزأ من مصر، طريق مائى له أهمية دولية من النواحي الاقتصادية والتجارية والأستراتيجية، وتحرمان عن تصميمها على احترام الاتفاقية التى تكفل حرية الملاحة فى القناة الموقع عليها فى القسطنطينية فى ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨».

تتبع شركة القناة مراحل المفاوضات والجللاء بنظرة تشاؤم، وأيقنت أن جللاء القوات الإنجليزية عن منطقة القناة يعنى بداية النهاية بالنسبة لها، وقد تحققت نبوءتها، كما سترى بعد.

٢٠ يولية ١٩٥٦ - سحب تمويل السد العالى:

درست حكومة الثورة مشروع السد العالى دراسة واقية، واستفتت فى شأنه الخبراء المتخصصين، وتأكدت من صلاحيته لمواجهة التضخم السكانى وتنمية الدخل القومى، وقررت أن تخرجه إلى حيز التنفيذ، فقابلتها عقبات التمويل، وبعد مفاوضات مضنية طال فيها الأخذ والرد وافقت الولايات المتحدة، فى ديسمبر ١٩٥٥، على تمويل المشروع دون أى شرط يمس كرامة مصر وسيادتها. ونشأ مع سياسة الثورة من التعايش السلمى والحياد الإيجابى مع جميع الدول، عقدت صفقة أسلحة مع تشيكوسلوفاكيا، إثر رفض الغرب مدعها بالسلاح، واعترفت بالصين الشعبية، مما أثار ثائرة الولايات المتحدة، فسحبت عرضها بتمويل السد العالى ببيان شديد اللهجة، وتبعنها إنجلترا بدعوى عدم سلامة الاقتصاد المصرى. وكان من الطبيعى أن ترد مصر على هذه الإهانة، ولاسيما أن البنك الدولى قد صرح بسلامة الاقتصاد المصرى ومثابته.

إن سحب تمويل السد العالى من الأسباب المباشرة التى أدت إلى تأميم القناة، هذا بالإضافة إلى أسباب عديدة أخرى غير مباشرة أساءت إلى مصر فى عهد سعيد، وحطمت اقتصادها فى عهد

إسماعيل، وسلمتها للإنجليز في عهد توفيق.

٢٦ يولية ١٩٥٦ - مكونات الشركة العالمية لقناة السويس البحرية:

جدير بالذكر، في هذا المقام، إعطاء القارئ الكريم، فكرة عابرة عن مكونات الشركة وعن العاملين فيها في مصر والخارج، فالشركة، بمقتضى اتفاقية ٢٢ فبراير ١٨٦٦، شركة مساهمة مصرية، مركزها القانوني والإداري في باريس، ولها فرع في لندن وآخر في نيويورك، وتضم جميعها ٤٠٠ موظف، وفي مصر لديها وكالة عليا في القاهرة يديرها وكيل أعلى، وهو بمثابة سفير للشركة لدى الحكومة المصرية في كل ما يتعلق من شئون بينها وبين الجهات المختلفة ومركز رئيسي في الإسماعيلية، في منتصف القناة، وفروع أخرى في بورسعيد وبور فؤاد (شمال القناة)، حيث توجد في الأولى مكاتبها، وفي الثانية مخزنها العام وورشها العمومية، وفي بورس توفيق (جنوب القناة) وفي الاسكندرية، وتتكون الشركة من ثلاثة أقسام رئيسية هي الملاحة والأشغال والشئون الإدارية ورئاستها في الإسماعيلية. وتشير إحصاءات الشركة إلى أن عدد الموظفين الإداريين والفنيين ٨٠٥ موظفا منهم ٤١٨ مصرية بنسبة ٥٢٪، وعدد المرشدين ٢٠٧ منهم ٤٦ مصرية بنسبة ٢٠٪، وعدد العمال ٤١٠٥ منهم ٣١٢٣ مصرية بنسبة ٧٦٪. وتشرف على الشركة هيئة إدارة مركزها بباريس ومجلس

إدارة يجتمع في باريس قوامه ٣٢ عضوا منهم ١٦ فرنسيا و ٩ إنجليز و ٥ مصريين وأمريكي واحد وهولندي واحد.

وتوزع الشركة أرباحها الصافية السنوية كالتالي ٧١٪ للمساهمين، و ١٥٪ للحكومة المصرية، و ١٠٪ للمؤسسين، و ٢٪ لأعضاء مجلس الإدارة و ٢٪ للعاملين.

ثالثاً: القناة بعد التأميم

(أ) القناة قبل عدوان ١٩٦٧

٢٦ يولية ١٩٥٦ - تأميم القناة:

أعلن الرئيس جمال عبد الناصر في خطابه التاريخي في مدينة الإسكندرية، قرار تأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وإعادة فتحها إلى أصحابها الشرعيين، وبهذا انتهى عقد الامتياز الممنوح لها، بمقتضى فرمان سنة ١٨٥٤.

ونورد فيما يلي فقرات من هذا الخطاب الهام الذي أحدث دويًا هائلا في جميع أرجاء العالم، وكان نقطة تحول في تاريخنا السياسي والاقتصادي والاجتماعي:

«... وجئنا وصل بلاك، وهو مدير البنك الدولى، وابتدأ الكلام معى في تمويل

السيد العالي. كنت أنظر إليه وهو جالس على الكرسي وأتأمل في حجب أمانه
فردنيان دي ليسبي^(١٩٩).

«وعاد بن التذكير إلى الكلام الذي كنت نقرأه، ففي عام ١٨٥٤ وسن مصر
فردنيان دي ليسبي وذهب إلى محمد محمد باشا، الخواجة، وجلس محاسباً وقال له
نريد أن نحضر قناة السويس، وهذا المشروع سيقتك هائلة لا أحد لها فهو
مشروع ضخم وسيعود على مصر بالكثير.

«وكان هذا الكلام عام ١٨٥٤، وفي عام ١٨٥٦ أني منذ مائة عام، صدر فرمان
بتكوين الشركة وأخذت مصر من الشركة ١٢٪ من الأرباح و٢٠٪ من عائدات نفق
ليسبي. شركة دي ليسبي شركة خاصة ليس لها علاقة بحكومة ولا بسلطة،
ولا احتلال ولا استعمار.

دي ليسبي قال للخديوي: أيا مدينتك، أيا حقت أنت، أنت وأولادك، أيا
تستفيد منها.

«وتكونت شركة قناة السويس، الشركة، مصر، ١٢٪ من الأرباح وبموجب مصر
بأن تورد العمال الذين سيحفرون القناة، بالسخرة، وماتت ١٢٠ ألف إنسان في حفر
القناة، ودون أن يأخذوا أجرًا. وحده القناة بأ واحدة وبن حمتا وماتت. ٥
ملايين جنيه. وبعد ذلك، وأخيرا، أن ينزل من السحر من بعض الامتيازات، ١٢٪ من

(١٩٩) اختار الرئيس الراحل جمال عبد الناصر المهندس الراحل محمود يوسف
لتنفيذ خطة الاستيلاء على القناة وإدارتها. وكان اسم «دي ليسبي» هم كلمة
المنفق عليها بينها لهذه الخطط، فتمكنت، فورد سياتها. مع مجموعته الأولى برئاسة
محمود يوسف نفسه للاستيلاء على المالك الرئيسي لشركة في الإسكندرية، والآن،
الأخر للاستيلاء على مكاتبها في بورسعيد وبور توفيق والقاهرة. وقد تعمد الرئيس
الراحل لمزيد من التوكيد، فذكر اسم «دي ليسبي» أكثر من مرة في خطابه

له أيضاً. وكان المفروض أن تأخذ أيضاً ١٥٪ من أرباح الشركة زيادة على أرباح أسهمنا وتنازلنا عن الـ ١٥٪ من الأرباح.. وبعد أن كانت القناة محطوة لمصر، كما قال دى ليسيس للخبير، أصبحت مصر ملكاً للقناة.

«وفي الانطلاق الذي عقد في ٢٢ فبراير ١٨٦٦، جاء في المادة ١٦ أنه بما أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مصرية، فإنها تخضع لقوانين البلاد وأعرافها، وإلى الآن لم تخضع الشركة لقوانين البلاد ولا لأعرافها، لأنها تعتبر نفسها دولة داخل الدولة.

«ونتيجة الكلام الذي قاله دى ليسيس للخبير عام ١٨٥٦.. ونتيجة الصداقة والديون هي احتلال مصر عام ١٨٨٢، واستدانت مصر بسبب هذا الموضوع لهاذا فعلت؟ اضطرت مصر في عهد إسماعيل إلى بيع نصيبها من الأسهم وقدره ٤٤٪ من أسهم الشركة، وغروراً أرسلت إنجلترا تشتري نصيب مصر من الأسهم في الشركة، اشترتها بأربعة ملايين جنيه. وبعد ذلك تنازل إسماعيل عن الأرباح التي كان يأخذها وقدرها ١٥٪ للشركة نظير تنازله عن بعض الامتيازات التي أعطيت لها فاضطر بعد أن اشترت إنجلترا الـ ٤٤٪ من الأسهم بأربعة ملايين جنيه أن يدفع لإنجلترا سنوياً ٥٪ نظير الأرباح التي كان قد تنازل عنها لدفع لها الثمن أربعة ملايين جنيه، أي أن بريطانيا أخذت نصيب مصر من الأسهم وقدره ٤٤٪ بدون مقابل.

«ولازالت بريطانيا من وقت افتتاح القناة حتى الآن تأخذ فوائد مقابل هذه الأسهم والفوائد كلها تأخذ فوائد، والمساهمون فيها يأخذون فوائد.. وفائدة داخل دولة وشركة مساهمة مصرية.

«وبلغ دخل قناة السويس في عام ١٩٥٥: ٣٥ مليون جنيه، أي مائة مليون دولار وتأخذ منها نحن الذين بات من أبنائنا ١٢٠ ألفاً في أثناء عهدها مليون جنيه فقط أي ٢ ملايين دولار، شركة قناة السويس التي قامت، كما قال الفرمان، من أجل مصلحة مصر ومن أجل منطقة مصر.

«وهل تعلمون مقدار المساعدة التي ستعطىها أمريكا وإنجلترا لنا في خمس سنوات؟

٧٠ مليون دولار، وهل تطعون من الذي يأخذ المائة مليون دولار، وهي دخل الشركة السنوي؟ هم الذين يأخذونها بالطبع.

«وليس عيباً أن أكون فقيراً وأقرض لكى أبني بلدى، أو أحاول أن أجد مساعدة لأجل بلدى، ولكن العيب أن أنتص دماء الشعوب، وانتص حقوق الشعوب.. إننا لن نكرر الماضي، بل ستقتضي على الماضي بأن نستعيد حقوقنا في قناة السويس.. هذه الأموال أموالنا وهذه القناة ملك لمصر، لأنها شركة مساعدة مصرية.

«حفرت قناة السويس بواسطة أبناء مصر وبات ١٢٠ ألف مصرى في حفرها.. شركة قناة السويس الموجودة في باريس شركة مفتصة، اختصت امتيازاتها، وعندما جاء دلبس إلى مصر كان مجيء بنيه مجيء بلاك إلى مصر للتحدث معى.. نفس العملية..

«والتاريخ لن يمد نفسه بل على العكس، سنبنى السد العالي ونستحصل على حقوقنا المفتصة، سنبنى السد العالي، كما تريد، وستصمم على هذا - ٣٥ مليون جنيه كل سنة تأخذها شركة القناة، فلتأخذها مصر.. مائة مليون دولار كل عام تحصلها شركة القناة لمصلحة مصر.. فلنحقق هذا الكلام ونحصل مصر على المائة مليون دولار، لنفعة مصر أيضاً.

«ولهذا فإننا اليوم أيا المواطنين، حينما نبنى السد العالي، فإننا نبنى أيضاً سد العزة والحرية والكرامة ونقضى على سدد اللل والمهوان.

«ولهذا قد وقعت اليوم، ووافقت الحكومة على القانون الآن»

قرار رئيس الجمهورية بالقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

باسم الأمة: رئيس الجمهورية:

مادة ١ - تؤمم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية (شركة مساهمة مصرية) وتنتقل إلى الدولة جميع ما لها من أموال وحقوق وما عليها من التزامات وتلحق جميع الهيئات واللجان القائمة حاليًا على إدارتها.

ويخضع المساهمون وحصة حصص التأسيس لها بكونه من أسهم وحصص يقيمتها مقدرة بحسب سعر الإقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون في بورصة الأوراق المالية بباريس. ويتم دفع هذا التعويض بعد إتمام استلام الدولة لجميع أموال وممتلكات الشركة المزمعة.

مادة ٢: يخول إدارة المرفق المرور في قناة السويس هيئة مستقلة تكون لها الشخصية الاعتبارية وتلحق بوزارة التجارة ويصدر بتشكيل هذه الهيئة ولعدد مكافآت أعضائها قرار من رئيس الجمهورية. ويكون لها في سبيل إدارة المرفق جميع السلطات اللازمة لهذا الغرض دون التقيد بالنظم والأوضاع الحكومية.

ومع عدم الإخلال برقابة ديوان المحاسبة على الحساب الختامي، يكون للهيئة ميزانية مستقلة يتبع في وضعها القواعد المعمول بها في المشروعات التجارية، وتبدأ السنة المالية في أول يولية وتنتهي في آخر يولية من كل عام. وتعتمد الميزانية والحساب الختامي في كل عام بقرار من رئيس الجمهورية. وتبدأ السنة المالية الأولى من تاريخ العمل بهذا القانون وتنتهي في آخر يولية ١٩٥٧.

ويجوز للهيئة أن تتدب من بين أعضائها واحدًا أو أكثر لتنفيذ قراراتها أو القيام بما

تعهد به إليه من أعمال. كما يجوز لها أن توافق من بين أعضائها أو من غيرهم لجأناً قنية للإستعانة بها في البحوث والدراسات.

ويقتل الهيئة رئيسها أمام الجهات القضائية والحكومية وغيرها، وينوب عنها في معاملاتها مع الغير.

مادة ١٣: تجرد أموال الشركة المؤتمدة وحقوقها في جمهورية مصر والمخارج، ويحظر على البنوك والهيئات والأفراد التصرف في تلك الأموال بأي وجه من الوجوه، أو صرف أي مبالغ أو أداء أية مطالبات أو مستحقات عليها إلا بقرار من الهيئة المتخصص عليها في المادة الثانية.

مادة ١٤: تحتفظ الهيئة بجميع ممتلكات الشركة المؤتمدة ومستخداماتها ومبالغها الحالية، وعليهم الاستمرار في أداء أعمالهم، ولا يجوز لأى منهم ترك عمله أو التخلل عنه بأي وجه من الوجوه أو لأى سبب من الأسباب إلا بإذن من الهيئة المتخصص عليها في المادة الثانية.

مادة ١٥: كل مخالفة لأحكام المادة الثالثة يعاقب مرتكبها بالسجن وبضرامة توازي ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة، وكل مخالفة لأحكام المادة الرابعة يعاقب مرتكبها بالسجن فضلاً عن حرمانه من أى حق في المكافأة أو المعاش أو التعويض.

مادة ١٦: ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية، ويكون له قوة القانون ويعمل به من تاريخ نشره، ولوزير التجارة إصدار القرارات اللازمة لتنفيذه.

يصم هذا القرار بإغاثم الدولة وينفذ كقانون من قوانينها.

تحريراً في ١٨ ذى الحجة سنة ١٣٧٥ (٢٦ يولية سنة ١٩٥٦).

جمال عبد الناصر

رد فعل التأمين

٢٧ يولية ١٩٥٦ - احتجاج إنجلترا وفرنسا:

احتجت إنجلترا وفرنسا على قرار الحكومة المصرية الخاص بتأمين الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، واستنكرنا حقها فيه وفي مقدرتها على إدارة هذا الشريان الحيوى للملاحة البحرية. وقد رفضت مصر، لسلامة موقفها، استلام مذكرة احتجاج هاتين الدولتين.

٢٨ يولية ١٩٥٦ - تجميد أموال مصر:

أصدرت وزارة المالية الإنجليزية قراراً بتجميد ما لمصر ولشركة القناة المؤتممة من أرصدة استرلينية وحسابات جارية في إنجلترا، واتخذت فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية الإجراء نفسه فيما يتعلق بالأموال المصرية وودائع الشركة فيها.

٢ أغسطس ١٩٥٦ - مؤتمر لندن الثلاثى:

انفض مؤتمر لندن الثلاثى باعتراف وزراء خارجية إنجلترا وفرنسا والولايات المتحدة المشتركين فيه بحق مصر فى تأمين ما لديها من موجودات ولكنهم نددوا بقيامها من جانبها وحدها

بالإستيلاء على شركة عالمية مسئولة عن إدارة وصيانة قناة السويس التي تتمتع بها كافة الدول الموقعة على اتفاقية سنة ١٨٨٨ والمنفعة بها، بحجة أن هذا العمل ينطوي على أكثر من التأمين، إذ يرمى إلى خدمة الأغراض القومية البحتة لمصر دون المتفاعلين بالقناة، وقرر وزراء الخارجية الغربيون استبعاد فكرة استخدام القوة^(٢٠) لتسوية مشكلة القناة وعقد مؤتمر دولي في لندن يوم ١٦ أغسطس ١٩٥٦ توجه إنجلترا الدعوة للإشتراك فيه إلى الدول الموقعة على اتفاقية ١٨٨٨ والمنفعة بالقناة وعددها ٢٤ دولة وهي: مصر وأنيوبيا (أفريقيا)، وروسيا وتركيا واليونان وإيطاليا وفرنسا وأسبانيا والبرتغال وألمانيا الغربية وهولندا والدانرك والنرويج والسويد وإنجلترا (أوروبا) وإيران والهند وأندونيسيا والباكستان وسيلان واليابان (آسيا)، وأستراليا ونيوزيلندا (أستراليا) والولايات المتحدة الأمريكية (أمريكا)^(٢١).

(٢٠) وجدير بالذكر أن البيان الذي أصدره المؤتمر أشار في إحدى فقراته إلى أن استخدام القوة ضد مصر مستبعد، إلا كتلياً أخيراً (As a last resort).

(٢١) وقد قال في هذا الصدد الكاتب البريطاني بول جونسون في كتابه «عرب السويس» - «لقد اختيرت الدول الضيوف بدقة بحيث تكون الغالبية العظمى منها من المؤيدة لمحة الدول الثلاث الكبرى - فباستثناء مصر وروسيا التي لم يكن في الإمكان مطيعة الحال استبعادها - كانت الدول الأخرى إما من دول حلف الأطلسي، أو من دول الشرق الأوسط المؤيدة للغرب، أو دول الكومنولث، أو من الدول التي تعتمد إقتصادياً على الغرب مثل اليابان وأسبانيا وأنيوبيا.

٣ أغسطس ١٩٥٦ - رد مصر على البيان الثلاثي:

عقبت مصر على البيان الثلاثي بأنها بتأميمها شركة قناة السويس قد مارست حقها في التمتع بجميع سلطات الدولة ذات السيادة التامة، إذ أن قناة السويس جزء لا يتجزأ من الأراضي المصرية، علاوة على أنها شركة مساهمة مصرية مسجلة في مصر، وتزاول نشاطها في ظل القوانين المصرية وأن الإتفاقيات والمعاهدات الدولية تقرر جميعها حقها في القناة وتأميمها، وقد أكدت مصر نواياها الطيبة نحو تنفيذ واحترام اتفاقية ١٨٨٨.

١٢ أغسطس ١٩٥٦ - المؤتمر الصحفي العالمي:

عقد الرئيس جمال عبد الناصر مؤتمراً صحفياً عالمياً أعلن فيه رفض مصر الدعوة للإشتراك في مؤتمر لندن، وذكر بأنه بدأ التفكير في تأميم شركة قناة السويس منذ عامين ونصف عام، وقد أعلنه فجأة تفادياً لمؤامرات مدة الامتياز، إذ أن الشركة قد طلبت فعلاً مده نظير قيامها بتحسين القناة، وأضاف بأن مصر لن تدخر جهداً في سبيل تنفيذ برامج الشركة كاملة لتحسين القناة، وأن التهديدات لن تخيف مصر ومن الواجب حل كل مشكلة بطريق المفاوضة.

١٦ أغسطس ١٩٥٦ - إضراب شامل:

قامت البلاد العربية قاطبة بإضراب شامل ومظاهرات صاخبة

حدادًا على مآثم الحرية وسخطًا على موقف الدول الغربية الثلاث وعقدتها مؤتمر لندن الذي يهدف إلى القضاء على الحرية وإملاء إرادة الاستعمار على مصر وحرمانها من حق السيادة على أراضيها.

١٦ - ٢٣ أغسطس ١٩٥٦ - مؤتمر لندن الأول:

اختتم مؤتمر لندن الأول أعماله بالموافقة على مشروع دالاس بإدارة القناة طبقًا لاتفاقية ١٨٨٨ بمجلس إدارة دول وإيفاد لجنة خماسية إلى مصر تحمل جميع المشروعات التي بحثها المؤتمر.

ورشح وزراء خارجية الولايات المتحدة وإنجلترا وفرنسا، وروبرت منزيس، رئيس وزراء استراليا لرئاسة اللجنة الخماسية إلى مصر، واختار منزيس للجنة اسم «لجنة السويس».

وقد أبدت هذا المشروع نهائى عشرة دولة^(٢٢) من الدول الأربع والعشرين التي دعيت للإشتراك في هذا المؤتمر وشهدته جميعًا باستثناء مصر واليونان اللتين تنحنا عن حضوره، ورفضت هذا المشروع روسيا والهند وأندونيسيا وسيلان.

٩ سبتمبر ١٩٥٦ - لجنة منزيس أو اللجنة الخماسية:

اختتمت اللجنة الخماسية برئاسة السيد روبرت منزيس، رئيس وزراء استراليا، وعضوية ممثلين من أتيويا (كدولة أفريقية) وإيران

(٢٢) ست دول أبدت المشروع دون تحفظ، وأتتا عشرة دولة أبدته بتحفظات.

(كندولة آسيوية) والسويد (كندولة أوربية) والولايات المتحدة (كندولة أمريكية) يمثلون القارات الخمس أعياها بالإخفاق، بعد أن رفضت مصر اقتراحها بالإشراف الدول على القناة (مشروع دالاس) لتتافيه مع العدالة الدولية وميثاق الأمم المتحدة، ولما فيه من افتئات على سيادة مصر وكرامتها. وأهدت مصر استعدادها لقبول أى حل لا يمس سيادتها، وتوقيع معاهدة تضمن حرية الملاحة في قناة السويس.

وأنهت اللجنة أعياها دون حل، فقد كانت الهوة شاسعة بين المطالب والغايات، إذ ركزت اللجنة على مشروع التناهي عشرة دولة، الذى يرمى إلى تدويل القناة بقصد فصلها عن سياسة أية دولة واحدة، بينما كان يرى الرئيس عبد الناصر أن فصل القناة عن السياسة المصرية غير ممكن؛ لأن القناة في أرض مصر وخاضعة للحكومة المصرية منذ إنشائها، ولا يمكن فصلها عن سياسة الدولة التى تملكها، إلا إذا فصلت عن سيادة هذه الدولة.

١٠ سبتمبر ١٩٥٦ - مذكرة مصرية إلى دول العالم:

وجهت مصر الدعوة إلى دول العالم لتشكيل هيئة مفاوضة تمثل الدول التى تستخدم القناة، لعقد اتفاق يضمن حرية الملاحة دون المساس بسيادتها. وقد لبّت عشرون دولة نداء مصر وأبلغتها مرافقتها رسمياً وهى: روسيا وألمانيا الديمقراطية وبولندا وتشيكوسلوفاكيا والمجر ورومانيا وبلغاريا ويوجوسلافيا والصين

الشعبية وأندونيسيا والهند وأفغانستان والباكستان والسعودية وسوريا
ولبنان والأردن والسودان وليبيا وغيرها.

١٤ سبتمبر ١٩٥٦ - انسحاب الأجانب الجماعي :

انسحب المرشدون والفنيون الأجانب الذين يعملون في القناة في
منتصف ليلة ١٥/١٤ سبتمبر تنفيذًا لمؤامرة مرسومة وضعتها
حكومتا إنجلترا وفرنسا لتعطيل الملاحة وعرقلة دولاب العمل،
ولكن نظهرًا للعالم أجمع عدم كفاءة المصريين العاملين في القناة
على إدارتها.

١٥ سبتمبر ١٩٥٦ - فشل عملية انسحاب المرشدين الأجانب :

كانت عملية إرشاد السفن في القناة أهم ما يشغل بال رجال
التأميم؛ لأنه عليها تتوقف سلامة الملاحة في القناة، وأي جنوح أو
حادث لسفينة عابرة من شأنه ليس فقط تعطيل الملاحة في هذه
الآونة الحرجة، ولكن إظهار عدم قدرة المصريين على إدارة هذا
المرفق الحيوي للملاحة العالمية للعالم أجمع؛ ولهذا وجهت الإدارة
المجددة، منذ اللحظات الأولى للتأميم، جل اهتمامها لدراسة دقيقة
لكل صغيرة وكبيرة تتعلق بعبور السفن في القناة، وإعداد مرشدين
جدد على مستوى عالٍ من الخبرة والكفاءة والتدريب المكثف،
لإحلالهم محل الأجانب بمجرد انسحابهم.

وكانت الشركة المؤممة تنظم أربع قوافل يوميًا لعبور السفن في

القناة: اثنتان من بورسعيد واثنتان من السويس، وتكلف مرشداً لإرشاد السفينة من السويس إلى الإسمايلية وآخر من الإسمايلية إلى بورسعيد وبالعكس. وتخصص لكل مرشد، تبعاً لخبرته وكفاءته حمولة معينة من السفن لا يتجاوزها، ووضع شروط غاية في الصعوبة لتعيين مرشدين جدد.

وقررت الهيئة في بادئ الأمر، اقتصار عبور السفن على قناتين فقط، إحداهما من الشمال (بورسعيد) والثانية من الجنوب (السويس)، وتكليف مرشد واحد فقط بإرشاد السفينة من السويس إلى بورسعيد وبالعكس بدون توقف، ورفع الحمولات المخصصة للمرشدين، وتمكنت الهيئة بهذا النظام من التغلب على النقص الشديد في عدد المرشدين^(٢٣)، وأدى المرشدون عملهم بكفاءة ممتازة.

(٢٣) كان عدد مرشدى القناة عند التأميم ٢٠٧ مرشداً منهم ٤١ مصرياً و١٦ يونانياً والباقيون وعددهم ٦٥٥ (نسبة ٧٥٪) من مختلف الجنسيات لبرا تدا ان انسحاب الجياص، بالإضافة إلى ٣٣٦ إدارياً وقيماً من ٨٠٥ (نسبة ٤٠٪) ويتضمن عدد المرشدين المصريين ١٥ مرشداً تحت التدريب ممن يحصلون شهادة زبان أعالي البحار، فكلّف أربعة منهم بالإرشاد في البوغاز وضم الباقيون إلى مرشدى القناة بالإضافة إلى ١٢ مرشداً من السلاح البحرى و١٧ من البحرية التجارية، وبذلك أصبحت قوة المرشدين ٨٦ مرشداً فقط مقابل ٢٠٧ عند التأميم، وقد عزز جهر الإرشاد نياغاً، بماكة مرشد من ألمانيا واليونان وروسيا ويوجوسلافيا وبولندا وإيطاليا ومن دول عديدة أخرى، منهم خمسة من الولايات المتحدة لم تقف ثعابهم حجر عثرة، و سبيل عملهم في القناة.

وفاق نجاح الهيئة كل تصور، كما سئرى قىما بعد.

١٩ - ٢١ سبتمبر ١٩٥٦ - مؤقر لندن الثانى:

عقد هذا المؤقر لبحث تقرير اللجنة الخماسية واقترحات مصر بتشكيل هيئة مفاوضة دولية لتسوية مسألة القناة، وعرض مشروع إنشاء هيئة من المنتفعين بالقناة لإدارتها بمعرفتهم، وقد انتقد المشروع الأخير واعترض عليه أغلبية الأعضاء لأنه يهدف إلى فرض تسوية لمشكلة القناة على مصر.

وأهى المؤقر أعماله بإصدار ثلاثة بيانات:

١ - الدعوة بعرض الأزمة على الأمم المتحدة.

٢ - المضى فى إنشاء هيئة المنتفعين بالقناة، للاتصال بمصر والتفاوض معها.

٣ - رغبة الولايات المتحدة فى الانضمام إلى هيئة المنتفعين.

٤ أكتوبر ١٩٥٦ - مؤقر لندن الثالث:

كان الغرض من عقد هذا المؤقر الذى حضرته ثائق عشرة دولة بتحفظ، إعادة بحث مشروع إنشاء هيئة المنتفعين بالقناة وإنضمام الدول إليها. وقد رفضت أثيوبيا والباكستان واليابان الاشتراك فيها.

« لم يشترك اليونانيون العاملون فى الشركة المؤممة فى عملية الانضمام الجماعى، بناء على اتفاق تم بين الحكومتين المصرية واليونانية بشأن استمرار عملهم فى الهيئة

وأعلنت هولندا والنرويج والدانمرك ضرورة الرجوع إلى برلماناتها. كما أبدت كل من إيران وفرنسا والسويد تحفظات بشأن إنضمامها للهيئة. انتهى المؤتمر بالإخفاق ووصفه الأعضاء المشتركون فيه بأنه كان صورياً.

٥ - ١٤ أكتوبر ١٩٥٦ - أزمة القناة في مجلس الأمن:

اجتمع مجلس الأمن بناء على الشكوى المقدمة من مصر لبحث أعمال إنجلترا وفرنسا المهددة للسلام العالمى، وكذلك بناء على طلب إنجلترا وفرنسا للنظر في موقف مصر بالنسبة للقناة بعد إنهاء النظام الدولى لإدارتها طبقاً لإتفاقية ١٨٨٨ وإقرار مشروع بتدويل القناة، فدارت المباحثات في مجلس الأمن على الوجه التالى:

● عرضت إنجلترا مشروع قرار إنجليزى فرنسى بتدويل القناة من خمس نقاط:

١ - تأكيد حرية الملاحة طبقاً لما نصت عليه إتفاقية القسطنطينية.

٢ - إدارة للقناة بواسطة هيئة ذات طابع دولى.

٣ - إقرار النتائج التى انتهت إليها الدول الثماني عشرة في مؤتمر لندن.

٤ - توصية مصر بالدخول في مفاوضات على أساس هذه المقترحات.

٥ - حمل مصر على التعاون مع «جمعية المتنفعين».

● أيدت الولايات المتحدة مشروع القرار الإنجليزي الفرنسي من جهة، وحيذت تسوية سلمية لمشكلة القناة، من جهة أخرى.

● رفضت مصر مشروع القرار الإنجليزي الفرنسي الخاص بتدويل القناة، واقترحت تأليف هيئة مفاوضة تتولى البحث في حل الأزمة على أساس المبادئ الستة التي وافق عليها مجلس الأمن وهي:

١ - أن يكون المرور عبر القناة حرًا ومفتوحًا للجميع بدون تمييز أو استثناء.

٢ - أن تحترم سيادة مصر.

٣ - أن تكون إدارة القناة بمعزل عن سياسة أية دولة.

٤ - أن تحدد الرسوم بواسطة اتفاق بين مصر والدول المنتفعة بالقناة.

٥ - أن تخصص نسبة عادلة من الرسوم المتحصلة لتحسين القناة.

٦ - أن تسوى الأمور المتعلقة بين الشركة المؤمنة والحكومة المصرية، عن طريق هيئة تحكيم.

وافق مجلس الأمن بالإجماع على إجراء مفاوضات على أساس المبادئ الستة باعتبارها كفيلاً بتسوية مشكلة قناة السويس بالطرق السلمية، وبما يتفق مع العدالة.

تقرر بدء المفاوضات بين وزراء خارجية مصر وإنجلترا وفرنسا في جنيف يوم ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦.

٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ - سير الملاحة في القناة بعد التأميم:

وجهت إنجلترا وفرنسا، منذ تأميم القناة، الضربة تلو الضربة إلى هيئة إدارتها المصرية فمن تجنيد أجهزة الدعاية المختلفة لرواج فكرة عدم كفاءة المصريين في إدارة القناة، إلى تخريض السفن على مقاطعتها، ثم حشوا، عند فشل حيل المقاطعة، على الإستمرار في سداد رسوم العبور إلى الشركة المؤتممة بباريس، هذا فضلا عن تنظيم الإستقالة الجماعية للمرشدين والفتيين العاملين فيها، وإرسال عدد كبير من السفن للمطالبة بعبور القناة عقب انسحاب المرشدين مباشرة إلخ..

وقد قاومت الإدارة المصرية هذه الإستفزازات بروح عالية، فسمحت للسفن التي امتنعت، برغم قرار التأميم، عن سداد رسوم المرور بعبور القناة، كما أدارت حركة الملاحة فيها بهدوء إذ عبرت القناة من تاريخ التأميم حتى توقف الملاحة بسبب العدوان ٣٩٨٠ سفينة منها ٢٠١ سفينة عقب الإنسحاب الجماعي مباشرة، دون أية حادثة على الرغم من الظروف الجوية السيئة التي سادت في المنطقة خلال الأيام الأولى للإنسحاب، وقلة عدد المرشدين، وعدم استكمال تدريب المرشدين الجدد.

إن الحكمة والكياسة التي تصرف بها الهيئة في هذه الأونة

الدقيقة من تاريخها وأنظار العالم كله متجهة إليها أنارتا إعجاب الجميع، وكفاءتها في إدارة القناة حظيت بتقدير وتأيد السواد الأعظم من شعوب العالم.

٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ - هجوم إسرائيل^(٢٤):

بدأت إسرائيل عدوانها على مصر في نفس اليوم الذي كان محدداً فيه بدء المفاوضات في جنيف لتسوية مشكلة قناة السويس، وغداة إعلان الولايات المتحدة بأن مسألة القناة وضعت على الرف!

٣٠ أكتوبر ١٩٥٦ - الإنذار الإنجليزي الفرنسي:

دعى السفير المصري في لندن، والسفير المصري في باريس إلى وزارة الخارجية في كل من العاصمتين، ليتسلم، كل منها الإنذار الإنجليزي الفرنسي الموجه إلى الحكومة المصرية، وينضمّن البنود التالية:

(٢٤) وضعت إنجلترا وفرنسا بالاشتراك مع إسرائيل، في اجتماع سرى عقدته قرب مدينة سيفر بفرنسا، خطة عسكرية لغزو مصر، وأدخل الجنرال الإسرائيلي موشى ديان بعض التعديلات على هذه الخطة وتبدأ إسرائيل، بتقصاضها، بشن هجوم واسع النطاق وليس حرباً شاملة، في مساء يوم ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ بهدف الوصول إلى منطقة قناة السويس في اليوم التالي، شريطة أن تتدخل عسكرياً كل من إنجلترا وفرنسا، في ظرف مدة لا تتجاوز ٣٦ ساعة على الأكثر من بدء العدوان، وأصر دينيد بن جوريون، رئيس الوزراء الإسرائيلي، على أن يكون هذا الاتفاق مكتوباً وموقعاً عليه من جميع الأطراف.

- ١ - وقف جميع العمليات الحربية في البر والبحر والجو.
- ٢ - سحب جميع القوات المسلحة إلى مسافة عشرة أميال بعيداً عن القناة.

٣ - القبول، بصفة مؤقتة، باحتلال المواقع الرئيسية على القناة بواسطة قوات إنجليزية وفرنسية، وذلك لضمان حرية المرور في قناة السويس لجميع البواخر من كافة الدول إلى حين وصول ترتيبات نهائية مضمونة، وفي حالة رفض الحكومة المصرية هذا الإنذار، أو التأخير في إعلان موافقتها عليه خلال اثني عشرة ساعة، في موعد غايته الساعة السادسة والنصف من صباح الأربعاء ٣١ أكتوبر ١٩٥٦، فإن القوات الإنجليزية والفرنسية ستقوم بالهجوم على القوات المصرية بالقدر الذي تراه ضرورياً لضمان إجابة طلبها.

وأرسلت الحكومتان الإنجليزية والفرنسية إنذاراً إلى الحكومة الإسرائيلية يتضمن البنود التالية:

- ١ - وقف إطلاق نار كامل.
- ٢ - سحب القوات المسلحة مسافة عشرة أميال إلى شرق القناة.

٣ - الحكومة الإسرائيلية غير مطالبة بقبول شروط الإنذار، في حالة تأخير الحكومة المصرية في قبول الإنذار الموجه إليها.

وأعلنت إسرائيل، فوراً، موافقتها على ما تضمنه الإنذار^(٢٥). وردت مصر بالرفض على الإنذار الإنجليزي الفرنسي، وأرسلت مذكرة عاجلة إلى مجلس الأمن لدعوته إلى الانعقاد العاجل، لبحث العدوان الإسرائيلي عليها، والإنذار الموجه إليها.

٣١ أكتوبر ١٩٥٦ - العدوان الثلاثي على مصر:

اتخذت مصر، من باب الاحتياط، كافة الاستعدادات اللازمة لسدّ القناة في حالة حدوث عدوان، لتفادي غزو مصر عن طريقها والوقوع في نفس الخطأ الذي وقع فيه عرابي بسبب عدم سدّها، عملاً بنصيحة دي ليسبس، كما أسلفنا، فقطرت، بناءً على ذلك، سفينة بخردة محملة بالأسمنت «عكا» حتى بحيرة النمساح بالإسمايلية، وكانت خطة القوات المعتدية، عند بدء العدوان، إغراق هذه السفينة بعيداً عن المجرى الملاحي حتى لا تعوق تقدم سفنها في القناة، وحلقت طائرات الاستطلاع فوق السفينة تهيئاً لقصفها، فقامت الهيئة بقطرها ووضعها في عرض القناة، حيث أغرقتها قاذفات القنابل الإنجليزية والفرنسية، فسَدَّت القناة^(٢٦).

(٢٥) غني عن الذكر بأن الإنذار يسمح لإسرائيل، الدولة المعتدية باحتلال غزة وشبه جزيرة سيناء بأكملها، مما لا يدع مجالاً للشك بأنه صدر لصالح إسرائيل. ووجه إليها لاجرد التهويد.

(٢٦) شاهد مؤلف الكتاب، عن قرب، من مبنى أشغال قناة السويس، النطل على بحيرة النمساح بالإسمايلية عملية الاستطلاع التي قامت بها الطائرات المعتدية. - عملية قتل السفينة تحت وأبل من القنابل، مما أدى إلى إغراقها في عرض الماء.

وكانت السفينة «عكا» أولى الوحدات البحرية التي غرقت في القناة، ومثلت أكبر عائق مائي فيها. وصدرت بعدئذ التعليمات بإغراق جميع الوحدات البحرية المتواجدة في القناة لسدّها تمامًا، كما نسفت القوات المسلحة كوبري الفردان، فتناثرت أسلأوه في القناة.

توقفت الملاحة في القناة توقفًا تامًا، من الساعة الثانية عشرة من يوم أول نوفمبر ١٩٥٦ إلى يوم ٢٨ مارس ١٩٥٧، محتجزة في مجراها ١٢ سفينة في الفرع الغربي من تفرعة اليلاح، كانت متجهة نحو الجنوب، وسفينة في شبال القنطرة، وثلاث سفن في البحيرات المرة، وكانت هذه السفن قد دخلت القناة في ٣١ أكتوبر ١٩٥٦ وحال العدوان الثلاثي وما ترتب عليه من إغلاق القناة دون خروجها منها.

ولم تتعطل الملاحة في القناة قبل ذلك، إلا أيامًا معدودة في الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ - ١٩١٨)، و٧٦ يومًا على فترات متقطعة إبان الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩ - ١٩٤٥).

وكان من الطبيعي أن تتوقف تبعًا لتوقف الملاحة، أعمال صيانة القناة وتطهيرها، فتراكمت الرمال في بوغاز بورسعيد وفي قاع القناة.

٦ نوفمبر ١٩٥٦ - وقف إطلاق النار:

وجه الاتحاد السوفيتي في مساء ٦ نوفمبر ١٩٥٦، إنذارًا شديد

اللهجة إلى كل من إنجلترا وفرنسا وإسرائيل بوقف العمليات الحربية فوراً وانسحاب القوات المعتدية دون إبطاء.

أعلنت الحكومة الإنجليزية، على أثر ذلك، وبعدها بدقائق الحكومة الفرنسية قبولها وقف إطلاق النار وسحب قواتها من مصر، كما قرر مجلس الوزراء الإسرائيلي قبول وقف إطلاق النار، ومبدأ الانسحاب من سيناء.

توقفت المعارك^(٢٧) وساد وقف إطلاق النار في نهاية الأسبوع الأول من نوفمبر ١٩٥٦، على جبهات القتال وفقاً لقرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة، وتقرر تنفيذاً لهذه القرارات، حضور قوة طوارئ دولية تابعة للأمم المتحدة، إلى مصر، للإشراف على وقف إطلاق النار، ومراقبة عملية انسحاب القوات المعتدية، والمراقبة على خطوط الهدنة لمنع تجديد الاشتباكات بين مصر وإسرائيل.

حددت القوات الإنجليزية والفرنسية يوم ١٤ ديسمبر موعداً مبدئياً لإتمام الانسحاب ثم طلبنا تأجيله إلى يوم ٢٠ وفي يوم ٢٢ ديسمبر أمت قوات الطوارئ الدولية استلام مدينة بورسعيد من قوات الاحتلال، وفي ٢٣ ديسمبر عادت إليها القوات المصرية، أما إسرائيل، فانسحبت من سيناء في أواخر ديسمبر ١٩٥٦، وأعلنت الأمم المتحدة في ٨ مارس ١٩٥٧ انسحابها، بصفة كلية عن

(٢٧) انقصرنا في كتابنا على سرد العدوان الذي وقع على منطقة قناة السويس فقط، وجدير بالذكر أنه استشهد في بورسعيد وحدها ١١٢٠ من المدفئ المصريين.

أرض مصر. وفي ١٦ مارس سلمت قوات الطوارئ الدولية قطاع غزة إلى مصر. وانتقلت إلى خطوط الهدنة.

٦ يناير ١٩٥٧ - تطهير القناة:

شرعت الهيئة، قبل بدء أعمال التطهير، في إخراج السفن المحتجزة في القناة، فاضطرت إلى إجراء عملية دوران لهذه السفن حول جزيرة البلاح لإخراجها من الشال، لتعذر استئناف سيرها نحو الجنوب لكثرة العوائق الموجودة فيه. وقد قامت الهيئة بهذه العملية الدقيقة والحظيرة بنجاح أدهش خبراء هيئة الأمم المتحدة الذين كلفوا بالإشراف على تطهير القناة، وأصحاب السفن المحتجزة.

وافق الرئيس جمال عبد الناصر على تطهير القناة وإعادةنها للملاحة بمعونة الأمم المتحدة. كما وافق على اقتراح داج همرشولد السكرتير العام للأمم المتحدة على إشراف مساعده الفني الجنرال هويلر على عملية التطهير.

وأبلغت، إثر ذلك، الحكومة المصرية الجنرال هويلر بأن عملية التطهير يجب أن تتم بالتنسيق مع المهندس محمود يونس، نائب رئيس مجلس إدارة الهيئة والمستول عن الملاحة في القناة، وبأن يتوافق الجدول الزمني لعملية التطهير مع الجدول الزمني لانسحاب القوات الإنجليزية والفرنسية من بور سعيد، وذلك على أساس أن العدوان قد تسبب في تعطيل الملاحة في القناة، ولا يمكن أن تصبح

القناة معدة للملاحة العالمية والعدوان لا يزال قائماً على أراضيها. واستناداً على ذلك، لم تتم عملية التطهير إلا بعد جلاء آخر جندي معند عن الأراضي المصرية.

وبلغت نفقات إرجاع القناة والمهات الخاصة بها إلى ما كانت عليه قبل العدوان حوالي ٨ ٤٠٠ ٠٠٠ دولار، سددتها الأمم المتحدة، في سبيل إعادة الملاحة إلى مستواها الطبيعي في هذا المرفق الحيوي للتجارة العالمية، وقد قامت الهيئة بتحصيل هذا المبلغ، لحساب الأمم المتحدة، من السفن العابرة بعد عودة الملاحة في القناة.

٢٩ مارس ١٩٥٧ - عودة الملاحة في القناة:

استؤنفت الملاحة في القناة بعد انتشال السفن الغارقة فيها وتطهيرها فسمحت الهيئة بعبور السفن التي لا يزيد غاطسها على ٢٨,٥ قدماً وكان غاطس السفن المسموح به قبل العدوان ٣٥ قدماً.

١٠ أبريل ١٩٥٧ - زيادة الغاطس:

أخذت الهيئة في زيادة غاطس السفن العابرة تدريجياً حتى بلغ أقصى غاطس مسموح به لها ٣٢ قدماً في هذا اليوم الذي يعد في الواقع تاريخ افتتاح القناة للملاحة رسمياً. وقد سارعت السفن على اختلاف جنسياتها إلى عبور القناة، عدا السفن الإنجليزية والفرنسية التي أعجمت عن عبورها، فلم تعبرها الأولى إلا في

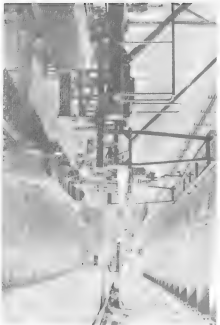
النصف الثاني من شهر مايو، والثانية في أواخر يونيو.

أول يناير ١٩٥٨ - مشروع ناصر لتحسين القناة:

تبين للهيئة بعد دراسة البرنامج الثامن لتحسين القناة الذي وضعتته الشركة سنة ١٩٥٤ قبل تأميمها، وشرعت فعلاً في تنفيذه بأنه لا يتمشى مع تطور الملاحة، من حيث الضخامة في حجم السفن، والزيادة المضطردة في حركة المرور في القناة، فقامت الهيئة بإعداد مشروع كبير لتحسين القناة يعرف «بمشروع ناصر» وينقسم إلى عدة مراحل، يمكن الاستفادة من كل مرحلة منها على حدة، ويرمى هذا المشروع في مرحلته النهائية إلى ازدواج القناة بكامل طولها بحيث تسمح بعبور أكبر ناقلات البترول والسفن في العالم، في كلا الاتجاهين، في آن واحد^(٢٨).

بدأت الهيئة اعتباراً من هذا التاريخ، أي من أول يناير ١٩٥٨ في تنفيذ المرحلة الأولى من «مشروع ناصر» والهدف منها توسيع القناة بأكملها وذلك بزيادة القطاع المائي لها من ١٢٥٠ متراً مربعاً إلى ١٨٠٠ متر مربع، وزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٥ قدماً إلى ٣٧ قدماً.

(٢٨) أُلقت الهيئة المشروع في عام ١٩٦٦ عندما تبين لها أن الاتجاه السائد في عالم السفن هو نحو بناء ناقلات بترول ضخمة وليس نحو الإكثار من عدد السفن الصغيرة الحجم.



توزيع محطات الطاقة الكهربائية في مصر. حيث يتركز الإنتاج في جنوب البلاد

١٥ سبتمبر ١٩٥٨ - نفقات تطهير القناة بعد العدوان:

زادت رسوم مرور السفن^(٢٩) في القناة بنسبة ٣٪ لحساب الأمم المتحدة لتغطية النفقات التي تحملتها نظير تطهير القناة نتيجة العدوان الثلاثي الغاشم، وتبلغ هذه النفقات ٠٤٢ ٣٧٦ ٨ دولاراً قدرت فترة تغطيتها بثلاث سنوات.

٢٦ يولييه ١٩٦٠ - مركز الأبحاث^(٣٠):

انتهت الهيئة من إنشاء مركز أبحاث، يعد من أكبر مراكز الأبحاث في العالم وأعظمها للدراسات الهيدروليكية، وهو يشتمل على نموذج مصغر لقناة السويس طوله ٩٠ متراً وعرضه ١٠ أمتار، تسير فيه سفينتان مصفرتان معاً في اتجاه واحد أو اتجاهاين متضادين لإجراء التجارب الخاصة بالقناة عليها، وأحواض متسعة لدراسة الموائج بها ماكينات إحداث أمواج، ومعامل ضخمة مزودة بأحدث الآلات والأجهزة لاختبار خواص المواد ومقاومتها، ودراسة

(٢٩) رخصت السفن السوفيتية والبولندية والرومانية سداد الرسوم الإضافية على عبورها غير مستولة عن تعطيل الملاحة في القناة، وأنه على الدول المعتدية - دون غيرها - أن تتحمل نفقات التطهير.

(٣٠) كان معهد «تيريبك» في جريتريل بجنوب فرنسا يقوم في عهد الشركة -لوزمة- بكافة الأبحاث العملية الخاصة بالقناة ومشروعاتها.

ميكانيكا التربة واختبار الآلات والمواد الإنشائية المختلفة إلخ.. كم يضم المركز كذلك ورشاً متسعة وصالة محاضرات، ومكتبة، ومعملاً للتصوير الفوتوغرافي ودراسة النظائر المشعة. ولا تقتصر مهمة مركز الأبحاث على إجراء التجارب الخاصة بتحسين القناة فحسب، بل يقوم المركز كذلك بكافة التجارب والأبحاث التي تطلبها الجهات الحكومية، والمؤسسات والهيئات المختلفة، داخل جمهورية مصر العربية وخارجها.

١٥ مارس ١٩٦١ - الرسوم الإضافية:

أعلنت الهيئة إيقاف تحصيل الرسوم الإضافية وقدرها ٣٪ من رسوم السفن العابرة، لحساب هيئة الأمم المتحدة، لتغطية النفقات التي تحملتها لتطهير القناة، إثر العدوان الثلاثي العاشم. وقد أمكن تغطية هذه النفقات التي تبلغ ٤٢ - ٣٧٦ ٨ دولاراً، كما ذكرنا، خلال عامين ونصف عام بدلاً من ثلاثة أعوام، كما كان مقدراً لتغطيتها وهذا يرجع إلى الزيادة المضطردة في حركة مرور السفن عبر القناة، نتيجة للتحسينات الجمة التي أجرتها الهيئة عليها لزيادة كفاءتها.

٣٠ أبريل ١٩٦١ - المرحلة الأولى من مشروع ناصر:

تمت المرحلة الأولى من مشروع ناصر لتحسين القناة، وسمح للسفن التي يبلغ غاطسها ٣٧ قدماً بعبورها، واقتضى تنفيذ هذا

المشروع إزالة ٥٨ مليون متر مكعب من الرمال، كما بلغت تكاليفه ٤٠ مليون جنيه، أى ضعف المبلغ الذى أنفقته الشركة المؤتممة فى أعمال تحسين القناة طوال ٨٧ عامًا.

أول سبتمبر ١٩٦١ - المرحلة الثانية من مشروع ناصر:

بدأت الهيئة فى تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع ناصر لتحسين القناة، وهو يهدف إلى السماح بعبور السفن التى يبلغ غاطسها ٣٨ قدمًا، ويستلزم لتنفيذه إزالة ٥ ملايين متر مكعب من الرمال، وتبلغ تكاليفه حوالى مليون ونصف مليون من الجنيهات.

٨ أكتوبر ١٩٦٢ - السفينة «المائة ألف»:

احتفلت الهيئة بتكريم السفينة «المائة ألف» التى عبرت قناة السويس منذ تأميمها فى ٢٦ يولية ١٩٥٦، وأقامت بهذه المناسبة احتفالاً شيقاً على ظهر هذه السفينة، شهدته لفيف من الصحفيين المصريين والأجانب ومندوبو وكالات الأنباء والإذاعة، ومصورو السينما والتلفزيون، وقدم فيه السيد رئيس الهيئة هدايا تذكارية قيمة إلى قبطان السفينة ومهندسيها وبحارتها وصاحب فكرة التكريم^(٣٦).

(٣٦) يذكر المؤلف، بكل تواضع، بأنه تقدم باقتراح تكريم السفينة «المائة ألف» على المستولين ليكون العالم أجمع على بينة من عدد السفن الكبير الذى يستخدم القناة، والذى عبرها بأمان تام منذ تأميمها، هذا علاوة على ما تلقاه السفن العابرة منها، على اختلاف جنسياتها، من الحفاوة البالغة وحسن المعاملة والتكريم.

والسفينة «المائة ألف» المحتفى بها هي ناقلة البترول الترويحية «برج هس» التي تم بناؤها في ميناء ستافنجر بالترويج سنة ١٩٥٥ ويبلغ طولها ١٩٤ مترًا وعرضها ٢٦ مترًا وعمقها ١٤ مترًا وحولتها الكلية ٢٠٩٩٠ طنًا، ويتكون طاقمها من أربعة ضباط وخمسة مهندسين وأربعة وخمسين بحارًا، وسبق لها عبور القناة ٦١ مرة. ويمثل عدد «المائة ألف» سفينة خمس عدد السفن التي عبرت قناة السويس منذ افتتاحها في ١٨٦٩.

أول يناير ١٩٦٣ - تعويضات حاملي أسهم شركة قناة السويس : سددت مصر مبلغ أربعة ملايين من الجنيهات المصرية، قيمة القسط الأخير من التعويضات التي أعلنت الحكومة المصرية في قرار تأميم شركة قناة السويس، عن عزمها على دفعها لمساهميها تعويضاً لهم عما يملكونه من أسهم وحصة تأسيس بقيمتها مقدرة وفقاً لسعر الإقفال، في اليوم السابق للتأميم في بورصة الأوراق المالية بباريس. وبلغت جملة التعويضات ٢٨ ٣٠٠ ٠٠٠ جنيه^(٣٢) سددت جميعها بالعملة الصعبة، قبل تاريخ استحقاقها بسنة كاملة.

(٣٢) وبيان هذا المبلغ كالاتي ٥٣٠٠٠٠٠ جنيه ويقتل رسوم العبور المسددة إلى الشركة المزمعة في الخارج في الفترة بين التأميم والعدوان الثلاثي، وخمسة أثمان قيمة كل منها أربعة ملايين جنيه، عدا القسط التالي بقيمتها سبعة ملايين جنيه سددت إلى شركة السويس المالية التي حلت محل الشركة العالمية لقناة السويس البحرية، في أول يناير من كل عام اعتباراً من سنة ١٩٥٩ إلى سنة ١٩٦٣.

وقد تحملت الحكومة المصرية، إلى جانب ذلك، ديون الشركة المؤممة في مصر، ومعاشات الموظفين السابقين المقيمين في مصر يوم توقيع الاتفاقية، ومعاشات العاملين الذين كانوا في الخدمة يوم التأميم، واحتفظت بكافة الأصول القائمة في مصر، واحتفظت الشركة المؤممة بكافة الأصول الخارجية^(٣٣)، وفقاً للاتفاق المبرم، في جنيف يوم ١٣ يولية ١٩٥٨، بين ممثلي الحكومة المصرية وممثلي الشركة المؤممة.

سبتمبر ١٩٦٣ - ميناء بورسعيد:

ظل هذا الميناء الذي يعد من أهم الموانئ البحرية في العالم مهجلاً طيلة فترة امتياز الشركة المؤممة، فكان الركاب يستقلون السفلات العائمة، أو اللنشات للانتقال من السفن إلى الأرصفة وبالعكس، كما كانت البضائع تنقل من السفن أو إليها بواسطة الصنادل بطرق بدائية، أما مجرى الميناء الملاحي فكان لا يسمح بعبور سفينتين معاً بسبب الجزر المتناثرة في أرجائه المختلفة.

أعدت الهيئة مشروعات عدة للنهوض بميناء بورسعيد وتطويره ليشمى مع النهضة الاقتصادية في البلاد، ومن أهم هذه المشروعات تعميق البوغاز والميناء وتوسيعها، وإنشاء أرصفة عميقة بطول ١٧٥٠ متراً تسمح بتراكي عشر سفن كبيرة يبلغ غاطسها عشرة

(٣٣) قدرت أموال الشركة في الخارج بحوالى ٧٥ مليون جنيه، ومعظمها أوراق مالية وأموال سائلة مودعة في مصارف عدة دول، وبعض العقارات.

أمتار، وأخرى غير عميقة بطول ٩٢٠ مترًا للسفن متوسطة الحجم التي لا يتجاوز غاطسها أربعة أمتار، مع تزويد هذه الأرصفة بأحطب ومعدات الشحن والتفريغ، هذا بالإضافة إلى زيادة الطاقة التصريفية للميناء بإزالة الجزر الست الموجودة فيه واستخدام ناتج تطهيرها في تخفيف مساحة تربو على ٦٠٠٠٠٠ متر مربع سينشأ عليها ميناء بور فؤاد الجديد الذي ستقام بداخله منطقة جمركية حرة من شأنها إنعاش مدينة بورسعيد اقتصاديًا.

وقد أتمت الهيئة بعض هذه المشروعات الضخمة، أما البعض الآخر فإن العمل جار فيه على قدم وساق لإتمامه في أقرب وقت مستطاع.

٢٩ فبراير ١٩٦٤ - زيادة الغاطس :

كان من ثمرات إتمام المرحلة الثانية من تحسين القناة التي بدأت الهيئة في تنفيذها في أول سبتمبر ١٩٦١ السباح للسفن التي يبلغ غاطسها ٣٨ قدمًا أي ١١,٥٨ مترًا بعبور القناة، وهذه هي المرة الثانية التي زادت فيها الهيئة الغاطس، خلال سبع سنوات، ففي المرة الأولى زيد من ٣٥ إلى ٣٧ قدمًا، وفي المرة الثانية من ٣٧ إلى ٣٨ قدمًا، ونتيح هذه الزيادة الأخيرة للسفن العابرة زيادة حمولتها بمقدار ٤٠٠٠ طن تقريبًا.

وقد قامت شركة يابانية بتطهير ثلث مرحلة التوسيع الثانية، على حين قامت الهيئة بتطهير ثلثتها الباقين.

١٤ يونية ١٩٦٤ - زيادة رسوم عبور السفن:

أعلنت هيئة قناة السويس زيادة رسوم عبور السفن في القناة، للمرة الأولى بعد التأميم، اعتباراً من أول يولية ١٩٦٤، على النحو التالي:

- ١ - زيادة بنسبة ١٪ على رسوم عبور السفن المحملة أو الفارغة.
- ٢ - زيادة بنسبة ٢٪ عن كل قدم، أو جزء منه، زيادة على الغاطس الأساسي ٣٧ قدماً.
- ٣ - زيادة بنسبة ١٪ عن كل ستة أقدام (١,٨٣ متراً)، أو جزء منها، زيادة على الحد الأقصى للعرض المسموح به لكل غاطس.

وقد وافق جميع أصحاب السفن وشركات الملاحة على هذه الزيادة، التي تعد في الواقع طفيفة، إذا ما قيست بالأرباح الطائلة التي تعود على أصحاب السفن من جراء تعميق القناة وتحسينها، فقد حققت لهم هذه التحسينات زيادة في الأرباح تزيد على ١٠ آلاف دولار بالنسبة للناقلة في الرحلة الواحدة نتيجة لزيادة غاطسها.

وتقدر الحصيلة الناتجة عن هذه الزيادة بحوالى مليونى جنيه سنوياً، وستطبق زيادة رسوم العبور تبعاً لزيادة الغاطس في المستقبل، تلقائياً وبدون حاجة إلى إصدار قرارات خاصة؛ إذ خول قرار التأميم للهيئة الحق في زيادة رسوم العبور في القناة سنوياً بمعدل



ساحة قصر الإصلاحيات في القاهرة، مصر، ١٩٠٠

١٪ غير أنها لم تنتفع بهذا الحق وظلت تتقاضى نفس رسوم العبور التي كانت سارية المفعول عند التأميم^(٣٤).

٢٣ ديسمبر ١٩٦٤ - افتتاح ترسانة بورسعيد البحرية:

احتفلت الهيئة، بمناسبة عيد النصر الثامن، بافتتاح ترسانة بورسعيد البحرية التي تعد أكبر ترسانة لبناء السفن في الشرق الأوسط، وتضاهي في منشأتها وإمكاناتها أعظم وأحدث الترسانات البحرية، وتدشين السفينة «أسوان» وحولتها ٦٥٠٠ طن والسفينة «الفيوم» وحولتها ٤٢٠٠ طن وقد تم بناؤها في وقت واحد، في حوضها الجاف «ناصر» ويبلغ طوله ١٥٠ متراً وعرضه ٤٤ متراً. وتقوم الترسانة، إثر اقتنائها في ٤ يونيو ١٩٦١، الحوض العائم «عيد النصر» الذي يبلغ طوله ٢٣٠ متراً وعرضه ٤٤ متراً وارتفاعه ١٧,٤ متراً وقدرة رفعه ٢٥ ألف طن، بإجراء عمليات الصيانة والإصلاح والممرات للسفن حتى حمولة ٥٠ ألف طن، وتتمثل حمولة غالبية السفن العابرة في القناة، أما ما زاد على ذلك فتقوم بإجرائه

(٣٤) زادت رسوم العبور للمرة الأولى بعد التأميم في أول يوليو ١٩٦٤، من ٤٢,٤٥ قرشاً إلى ٤٢,٨٧ قرشاً للطن الواحد الصالح للسفن المحملة، ومن ١٩,٣٥ قرشاً إلى ١٩,٥٣ قرشاً للطن الواحد الصالح للسفن الفارغة، ومقدار هذه الزيادة ٢١٪. هذا في حين أن آخر زيادة لرسوم العبور، في عهد الشركة المؤقتة يرجع تاريخها إلى ١٤ يوليو ١٩٥٤.

في الماء، لافتقار حوض البحر الأحمر إلى أحواض منسعة لإصلاح السفن.

١٩ يناير ١٩٦٥ - كوبرى الفردان الجديد^(٣٥)

افتتحت الهيئة كوبرى الفردان المتحرك الجديد، ويقع على مسافة عشرة كيلو مترات شمالاً الإسماعيلية و ١٥٠ متراً جنوباً الكوبرى القديم الذى أصيب فى العدوان الثلاثى، وقت إزالته بعد إصلاحه لأنه كان يشكل، بسبب ضيق المسافة بين دعائمه، عتق زجاجة فى المجرى الملاحي.

وقد استغرق بناء الكوبرى الجديد ثلاث سنوات، ويبلغ طوله ٣١٢,٤ متراً وفتحته الملاحية ١٦٢,٥ متراً وعرض مجراه الملاحي ١٤٨ متراً بدلاً من ٢١٠ متراً و ١١٢,٥ متراً و ٩٦ متراً على التوالي للكوبرى القديم، وتسمح هذه الأبعاد بإجراء التحسينات اللازمة للقناة.

ويمكن فتح هذا الكوبرى آلياً فى ٧ دقائق، ويدويًا - فى حالة تعطل الأجهزة الكهربائية أو انقطاع التيار - فى ٢٩ دقيقة، وبلغت تكاليف إنشائه مليونين من الجنيهات.

(٣٥) دمر هذا الكوبرى إبان العدوان، وانتشلت أنقاضه من القناة فى عملية إعادتها للملاحة، فى سنة ١٩٧٥.

٣٠ يونية ١٩٦٦ - رسوم العبور:

صدر قرار هيئة قناة السويس برفع رسوم العبور^(٣٦)، اعتباراً من أول يولية ١٩٦٦، بواقع ١٪ فأصبحت بذلك ٤٣,٧٣ قرشاً عن الطن الواحد الصافي بالنسبة للسفن المحملة، و ١٩,٩٤ قرشاً عن الطن الواحد الصافي بالنسبة للسفن الفارغة، وتحصل على أساس هذه الرسوم الزيادة الخاصة بالتحسينات وتفايات الزيوت.

وغنى عن البيان، بأن هذه الزيادة لا تقابل المصروفات الطائلة التي قامت بها الهيئة لتحسين القناة وتطويرها والتي تعود بأرباح هائلة على أصحاب السفن التي تعبرها، هذا فضلاً عن إسهام القناة بهذه التحسينات وبالخدمات الممتازة التي تقدمها للسفن العابرة فيها، في ازدهار التجارة العالمية.

٢٦ يولية ١٩٦٦ - مبنى الإرشاد:

احتفلت الهيئة بالعيد العاشر لتأسيس قناة السويس، بافتتاح المركز الوطني «شوقي خلافا»^(٣٧)، وتوزيع ١٢٠ مسكناً جديداً على

(٣٦) زادت رسوم العبور للمرة الثانية، في ٣٠ يونية ١٩٦٥، من ٤٢,٨٧ قرشاً إلى ٤٣,٣٠ قرشاً عن الطن الواحد الصافي للسفن المحملة ومن ١٩,٥٥ قرشاً إلى ١٩,٧٤ قرشاً عن الطن الواحد الصافي للسفن الفارغة، وبمقدار هذه الزيادة ١٪ (٣٧) أطلق عليه هذا الاسم تخليداً لتكري التيهيد شوقي خلافاً أحد شهداء منطقة القناة في عدوان ١٩٥٦.

العاملين في الهيئة بمدينة الإسمايلية تخفيفاً لأزمة الإسكان فيها. وافتتاح مبنى الإرشاد الذي جمع شمل إدارات الهيئة المختلفة لتسهيل الاتصال بينها، بعد أن كانت متفرقة في أماكن عديدة من المدينة. وأصبحت مبانيها المتداعية التي يرجع عهدها إلى تاريخ إنشاء القناة لا تليق بمكانة الهيئة. هذا فضلاً عن ضيقها الشديد وبعدها عن المجرى الملاحي.

وبعد مبنى الإرشاد، الذي يشرف على بحيرة التمساح، أعظم المباني وأحدثها في منطقة القناة، وشيد على مساحة ٣٥٠٠ متر مربع، ويحتوى على ٥٠٠ غرفة موزعة على ثلاثة عشر طابقاً يعلوها برج لإرشاد السفن، مزود بأحدث الأجهزة اللاسلكية لتيسير عملية الاتصال بالسفن العابرة وبمكاتب حركة الملاحة، وكذلك بأجهزة قوية للرصد يمكن بواسطتها مراقبة حركة الملاحة في القناة، في الأيام الجيدة الرؤية، إلى القنطرة شمالاً، والبحيرات المرة جنوباً، ويعتبر هذا المبنى أعلى مباني منطقة القناة؛ إذ يبلغ ارتفاعه ٥٧ متراً، وتربو تكاليف إنشائه على ٦٠٠٠٠٠ جنيه، ويعتبر هذا المبنى رمزاً لهيئة قناة السويس.

٢٧ أكتوبر ١٩٦٦ - عبور السفينة «برجهافن»:

عبرت القناة ناقلة البترول الترويجية «برجهافن» وتبلغ حولتها القصوى ١٥٣٥١١ طناً، وطولها ٢٧٨,٩ متراً وعرضها ٤٤,٢ متراً، وهي أضخم سفينة عبرت القناة منذ إنشائها، وقد سمحت لها الهيئة

بعبورها بعد إجراء عدة تجارب، في حوض القناة بعمل الأبحاث بالإسمايلية، على نموذج مصغر لها، كما قامت الهيئة كذلك بإجراء تجارب مماثلة على الناقلة أثناء عبورها، وقد جاءت نتائج الدراسات والتجارب العملية مطابقة للنتائج على الطبيعة.

ومن السفن الضخمة التي عبرت القناة منذ التأميم ناقلات البترول التالية:

- الناقلة الأمريكية «مانهاتان» وحولتها القصوى ١٠٦٥٠٠ طن، وعبرت القناة للمرة الأولى في ١٣ مارس ١٩٦٢.
- الناقلة الإنجليزية «بريتش أدميرال» وحولتها القصوى ١١١٢٧٤ طن، وعبرتها في ٨ مايو ١٩٦٦.
- الناقلة الإنجليزية «بريتش أرجوزي» وحولتها القصوى ١١٢٧٨٦ طن، وعبرتها في ١٧ يولية ١٩٦٦.
- الناقلة السويدية «سى سبريت» وحولتها القصوى ١١٩٤٠٠ طن، وعبرتها في ٢٧ يولية ١٩٦٦.
- الناقلة السويدية «سى سبراى» وحولتها القصوى ١١٦٢٥٠ طن، وعبرتها في ٢٦ نوفمبر ١٩٦٦.

وقد عبرت هذه السفن الضخمة الحديثة البناء القناة وهي فارغة بمصاحبة قاطرة أو أكثر من قاطرات المهنة، وأجريت عليها أثناء عبورها تجارب عديدة سواء من فوق ظهرها أو من ضفتي القناة. وجدير بالذكر أن أضخم سفينة عبرت القناة قبل التأميم هي

ناقلة البترول الليبرية «سنكلير بترولور» وطولها ٢٤٠ متراً، وعرضها ٣٢,٤٥ متراً، وحولتها ٥٥ ٠٠٠ طن، وعبرتها في ١٤ مارس ١٩٥٦.

٢٢ فبراير ١٩٦٧ - بدء العمل في المشروع العظيم لتطوير القناة:

افتتح المهندس مشهور أحمد مشهور، رئيس هيئة قناة السويس، العمل في مشروع تطوير وتحسين القناة^(٣٨)، ويهدف هذا المشروع، عند إتمام المرحلة الأولى منه التي بدئ العمل فيها في هذا اليوم، إلى زيادة مساحة القطاع المائي للقناة من ١٨٠٠ إلى ٢٠٠ ٣ متر مربع، وزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٨ إلى ٥٣ قدماً، للسماح لناقلات البترول حتى ١٥٠ ألف طن بعبور القناة كاملة الحمولة، والناقلات حتى ٣٧٠ ألف طن بعبورها فارغة، ومن المقرر الانتهاء من تنفيذ المرحلة الأولى في ١٩٧٢.

ويرمى هذا المشروع الجبار في مرحلته الثانية، المقرر إنهاؤها في ١٩٧٥، إلى زيادة مساحة القطاع المائي للقناة إلى ٢٠٠ ٥ متر مربع في المنطقة من بورسعيد إلى كم ٦٦، و ٧٠٠ ٤ متر مربع من كم ٦٦

(٣٨) غنى عن الذكر بأن عمليات التوسيع الضخمة تنقسم إلى مراحل، يمكن الاستفادة من كل منها على حدة بمجرد الانتهاء منها، ويكون ذلك بزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة تدريجياً، حتى الوصول إلى الغاطس المقرر في المرحلة النهائية.

إلى السويس، والفاطس المسحوح به للسفن العابرة من ٥٣ إلى ٦٨ قدماً، للساح لناقلات البترول حتى ٢٧٠ ألف طن بالعبور بكامل حمولتها، والأكبر بحمولات مخففة أو فارغة.

٥ يونيو ١٩٦٧ - توقف الملاحة ليلاً بسبب العدوان:

سارت الملاحة في القناة سيرها الطبيعي على الرغم من العدوان العسكري الإسرائيلي الذي تعرضت له البلاد في صباح هذا اليوم، واكتفت الهيئة بإيقاف حركة الملاحة في القناة ليلاً خشية وقوع حوادث تصادم بين السفن العابرة بسبب تقييد الإضاءة في المجرى المائي.

(ب) القناة إبان العدوان

٦ يونيو ١٩٦٧ - توقف الملاحة في القناة:

أغارَت الطائرات الإسرائيلية على منطقة القناة مما تسبب في إغراق بعض الوحدات البحرية العاملة أو الرابطة وقتل في قناة السويس، واحتجزت نتيجة لذلك ١٥ سفينة^(٣٩) في مجراها الملاحي كانت متجهة من الجنوب (السويس) إلى الشمال (بورسعيد).

(٣٩) أربع سفن إنجليزية وانتان من ألمانيا الغربية وولندا، وواحدة من كل من أمريكا وبولغاريا والسويد والسعودية وفرنسا ويوغوسلافيا واليونان.

يونية ١٩٦٧ - رد فعل إغلاق القناة:

اضطرت السفن، إثر إغلاق قناة السويس، إلى الدوران حول رأس الرجاء الصالح، فرفعت دول غرب أوروبا تباعا أسعار البترين والمنتجات البترولية لمواجهة الزيادة في أجور الشحن^(٤٠)، وقد كيد إغلاق القناة أصحاب السفن خسارة فادحة^(٤١)، كما أثار صراعا محمودا بين شركات البترول، وارتفاعا جنونيا في أسعار تأجير الناقلات بسبب النقص في عددها^(٤٢)، هذا فضلا عن كساد العمل في موانئ حوضي البحر المتوسط والبحر الأحمر.

٢٧ يناير ١٩٦٨ - إخراج السفن المحتجزة في القناة:

قامت الهيئة، بناء على طلب الدول صاحبة السفن المحتجزة في القناة، بعمل الدراسات الفنية اللازمة لتمكين هذه السفن من مغادرتها بسلام، وأطلقت جمهورية مصر العربية، عند انتهاء هذه

(٤٠) أعلنت شركة برينس بتروليم بأنها تدفع في طن البترول عن طريق رأس الرجاء الصالح، أربعة أمثال أجر الشحن الذي كانت تدفعه قبل إغلاق قناة السويس.

(٤١) تقدر خسارة أصحاب السفن البريطانية بنحو ١٥٠ ألف جنيه إسترليني يوميا.

(٤٢) يستلزم لتأمين غرب أوروبا بالبترول، عبر رأس الرجاء الصالح، ناقلات بترول تزيد حمولتها بمعدل ٢٥٪ عن الناقلات الحالية لتقل كميات البترول التي كانت تنقل إليها، عبر القناة، قبل إغلاقها.

الدراسات، الممثل الخاص للسكرتير العام للأمم المتحدة عن قيام الهيئة بمسح قاع القناة تمهيداً لإخراج السفن المحتجزة فيها، وأتمت الهيئة بنجاح، في جو يسوده التوتر الشديد، عمليات الاستكشاف في القطاع الجنوبي من القناة.

٣٠ يناير ١٩٦٨ - وقف العمل في إخراج السفن المحتجزة:

فتحت القوات الإسرائيلية نيرانها على قاطرات الهيئة لمنعها من مواصلة عملها في عملية مسح القطاع الشالي للقناة، فردت المدفعية المصرية بضرب مركز على مواقعها وقررت جمهورية مصر العربية، إزاء هذا الاعتداء السافر، وقف العمل في إخراج السفن المحتجزة حتى انتهاء أزمة الشرق الأوسط، وعودة الملاحة الطبيعية في القناة.

وجدير بالذكر أنه كان من الضروري، حتى في حالة إمكان إخراج السفن المحتجزة من الجنوب، القيام بعملية مسح القطاع الشالي من القناة ليتسنى إبحار الوحدات البحرية من أوتاش وكراكات وقاطرات وغيرها من المعدات بأمان، من بورسعيد للمساهمة في عملية إخراج السفن التي قدر لإنجازها شهران تقريباً.

١٩٦٧/١٩٧٣ - نشاط الهيئة بعد إغلاق قناة السويس:

لم توقف الهيئة، منذ إغلاق القناة نشاطها، بل استمرت في تأدية رسالتها على أكمل وجه في منطقة القناة، طوال فترة العدوان، فاستمر العاملون فيها في القيام بواجبهم جنياً إلى جنب مع الجنود



صورة مأخوذة بالمسار الذي حل بمدينة بورسوس، إثر تساقطه في مركزها البحري.

على الجبهة للمحافظة على منشآت الهيئة ومعداتنا وتشغيل محطات المياه وصيانة شبكاتها والعمل في مهاجر عتاقة والتعاون مع القوات المسلحة والهيئات الحكومية في المنطقة.

أما في خارج منطقة القناة^(١٣٦) فتطورت الهيئة نشاطها بما يتلاءم وظروف العدوان فوضعت إمكانياتها وخبراتها في سنى المجالات في خدمة مصر والدول العربية والصديقة سواء في تصميم وبناء وتعميق الموانئ، وبناء السفن والكراكات والقاطرات والأوناس، أو في القيام بأعمال مدنية وتركيب المصانع والمشروعات الكهربائية والميكانيكية والإنشاءات التيرولية بحرًا وبرًا، والبحوث والدراسات لحماية الشواطئ المصرية، هذا فضلًا عن الخدمات البحرية وتقديم الخبرات للدول العربية والأفريقية في عمليات التطهير والإرشاد والقطر والإنقاذ، وإجراء دراسات مستمرة لمشروعات تطهير القناة لتنفيذها بعد إزالة آثار العدوان إلخ.. كما ضاعفت الشركات التابعة لها جهودها في خدمة الاقتصاد القومي داخليًا وخارجيًا.

٦ أكتوبر ١٩٧٣ - عبور قناة السويس وتحرير جزء من سيناء:
بعد صحت طويل ومرير دام ست سنوات عزاء البعض الى عدم كفاءة القوات المصرية المسلحة وعدم قدرتها على مواجهة قوة العدو

(١٣٦) نقلت الهيئة إدارتها وترسانتها وورشها، اعتبارًا من ١٩٦٨، من مين العاء إلى القاهرة وضواحيها والإسكندرية إلخ.. وعادت جميعها في أوائل ١٩٧١ إلى مقرها الأصلي في منطقة القناة، لاستئناف عملها الطبيعي.

الإسرائيلي الحارقة، وعزاء البعض الآخر إلى استحالة عبور قناة السويس واختراق استحكامات خط بارليف المتينة التي نفوذ في تحصيناتها خطى ماجينو وسيجفريد العالميين، تمكنت القوات المصرية الباسلة في ساعات معدودة وتضحيات طفيفة في الأرواح والمعدات من عبور قناة السويس واختراق خط بارليف وتدميره وتحرير جزء من سيناء ورفع العلم المصري عليها عاليًا خفاقًا، وأضاف نصر قواتنا المجيدة نصرًا جديدًا إلى الانتصارات الرائعة التي كانت منطقة القناة مسرحها وقناة السويس شاهدها.

١٦ أكتوبر ١٩٧٣ - خطاب الرئيس أنور السادات في مجلس الشعب:

ألقى السيد الرئيس أنور السادات خطابًا جامعًا أعلن فيه للعالم أجمع مشروع السلام المصري جاء فيه «... إتنا على استعداد هذه الساعة بل هذه الدقيقة أن نبدأ فورًا في تطهير قناة السويس وفتحها أمام الملاحة العالمية لكي تعود إلى أداء دورها في رخاء العالم وازدهاره. ولقد أصدرت الأمر بالفعل إلى رئيس هيئة قناة السويس بالبدء في هذه العملية غدًا إتمام تحرير الضفة الشرقية للقناة وقد بدأت بالفعل مقدمات الاستعداد لهذه المهمة».

وصرح السيد المهندس مشهور أحمد مشهور، رئيس هيئة قناة السويس لمندوبي الصحافة العالمية والمحلية، عقب خطاب السيد رئيس الجمهورية، بأن الهيئة أعدت خطة تفصيلية كاملة بجميع

الخطوات اللازمة لتطهير القناة بحيث يتم إعادة فتحها للملاحة العالمية، بالفاطس الذى كان قبل العدوان فى غضون ستة شهور، وأن جميع الأجهزة الفنية والملاحية فى الهيئة تغطى فى استعداداتها الفعلية وأسرعت مقدمات هذه الأجهزة للعمل على ضفاف القناة، حسب الخطوات المرسومة بدقة وتوقيت، لتنفيذ تعليمات السيد رئيس الجمهورية.

وجدير بنا فى هذا المقام أن نشير بأن الإطباء وهو ترسيب الرمال فى قاع القناة، طوال مدة إغلاقها، لن يؤخر عملية إعادة الملاحة فيها إلى الوضع الطبيعى حيث أن سبب الترسيب المباشر هو حركة مرور السفن فى القناة، وليس أدل على ذلك من أن الإطباء فيها لم يزد على عشرين سنتيمتراً، طوال الحرب العالمية الثانية، التى كانت فيها حركة الملاحة فى القناة معدومة تقريباً لاقتصارها على السفن الحربية دون سواها، كما أثبت المسح الذى قامت به الهيئة فى القطاع الجنوبي من القناة فى يناير ١٩٦٨ أنه لا يوجد إطباء بصفة كلية فى قاعها على الرغم من مرور ثمانية شهور على توقف الملاحة فيها.

٣١ أكتوبر ١٩٧٣ - حديث الرئيس أنور السادات إلى ممثل الصحافة العالمية:

اختتم السيد الرئيس حديثه إلى ممثل الصحافة العالمية الذى شرح فيه أبعاد الموقف العسكرى والسياسى واحتلالاته المقلبة بقوله «.. فنحن نريد السلام فعلاً.. وليحترم قرار مجلس الأمن فى ٢٢

أكتوبر ويتفد تماماً ونحن على استعداد لتنفيذ كل التزاماتنا.. ونبدأ في الحال في تطوير قناة السويس وإعدادها للملاحة حتى نسهل على إخواننا في غرب أوروبا وفي كل مكان حياتهم ونفتح للتجارة العالمية وللرخاء العالمي طريقه...».

فبراير ١٩٧٤ - خسائر القناة:

تقدر، حسب الحصر الميدني، الخسائر التي تكبدتها هيئة القناة نتيجة توقف الملاحة في القناة منذ ٦ يونية ١٩٦٧، وإصابة أو تدمير منشأتها وورشها ومعداتنا البحرية إلخ.. بحوالى ١٥٠٠ مليون جنيه ببيانها كالتالى:

١١٠٠ مليون جنيه - خسائر غير مباشرة قتل رسوم مرور السفن في القناة منذ ١٩٦٧.

٢٥٠ مليون جنيه - خسائر مباشرة تمثل قيمة معدات ومهمات الهيئة ووحداتها البحرية وورشها وشبكة اتصالاتها ومبانيها ومحطات وشبكات المياه في مدن القناة إلخ. التي تعرضت للتدمير المباشر نتيجة للعدوان، وكذلك تكاليف إعادة القناة إلى الحالة التي كانت عليها قبله.

١٥٠ مليون جنيه - خسائر غير مباشرة تمثل قيمة تعطل أجهزة القناة الفنية عن العمل طوال توقف الملاحة، وكذلك النفقات التي اضطرت الهيئة الى تحملها نتيجة نقل

ورشها ومعداتا ومكاتبها إلخ.. من منطقة القناة إلى مناطق أخرى.

أما خسائر قطاع البترول فتقدر بأكثر من ١٢٠٠ مليون جنيه. وقتل الخسائر في الأصول الثابتة والمنقولة، وقيمة إنتاج حقول بترول سيناء الذي حرمت منه الدولة منذ العدوان إلخ..

هذه خسائر القناة بالنسبة لمصر، أما بالنسبة للعالم فقد أعلنت الأمم المتحدة في تقاريرها السنوية أن إغلاق قناة السويس يكبد العالم سنوياً خسارة قدرها ١٧٠٠ مليون دولار.

فبراير/ديسمبر ١٩٧٤ - تطهير القناة وتعمير مدنها:

جندت الهيئة، منذ اللحظة الأولى التي أمر فيها السيد رئيس الجمهورية بيده تطهير القناة وتعمير مدنها، كل إمكانياتها البشرية وأجهزتها ومعداتنا الضخمة للقيام بالأعمال الجسيمة الملقاة على عاتقها من إعادة القناة ومنشأتها إلى ما كانت عليه قبل العدوان، وإعادة بناء مستعمراتها السكنية ومحطات المياه وشبكتها إلخ.. التي دمرتها الغارات الإسرائيلية الانتقامية الوحشية وآلاف أطنان القنابل التي سقطت عليها تدميراً كاملاً، وأحالت المدن الزاهرة التي اشتهرت بمناظرها السياحية الجذابة وحسن تنسيقها وجمال مبانيها إلى دمار كامل أضاع معالمها، وأوجب إعادة تخطيطها ليث الحياة فيها من جديد.

وأوفدت القوات البحرية الأمريكية والإنجليزية والفرنسية والسوفيتية، مساهمة منها في تطهير القناة، خبراء من وحدات المتخصصة في المتفجرات والإنقاذ البحري للاشتراك مع القوات البحرية المصرية ومهندسي وفنيي هيئة قناة السويس في عملية مسح شامل للقناة بكامل طولها وخليج السويس، بأحدث الأجهزة الإلكترونية، لاكتشاف الألغام والمتفجرات واستغرقت هذه العمليات الدقيقة للغاية ثمانية شهور نظراً لكثرة الألغام التي يمت والقنابل التي سقطت، دون تفجير، في قاع القناة وعلى جانبيها.

وبعد جهود مضنية وعمل متواصل، لا هوادة فيه، تمكنت الهيئة من رفع العوائق الكبيرة الفارقة في المجرى الملاحي للقناة ثم العوائق الصغيرة، وقامت بعدها بإجراء عملية مراجعة جديدة شاملة للتأكد من خلو القناة تماماً من الألغام والمتفجرات. وواصلت الهيئة جهودها، بأقصى التضحيات، حتى تهيأ القناة في أقرب وقت للملاحة العالمية الآمنة لما فيه خير العالم ورفاهيته.

ديسمبر ١٩٧٤ - توقيع عقد توسيع القناة:

وقع السيد المهندس مشهور أحمد مشهور، رئيس هيئة قناة السويس، عقد توسيع وتعميق القناة (مرحلة أولى)^(٤٤)، للساح لناقلات البترول العملاقة حتى حمولة ١٥٠٠٠٠ طن بعبورها كاملة

(٤٤) انظر تفاصيل الشروع في امر هذا الباب.

المحمولة، والناقلات حتى ٣٧٠٠٠٠ طن بعبورها فارغة.
وسيتطلب تنفيذ المشروع إزالة مخلفات خط بارليف، باستثناء
بعض المواقع الحصينة التي ستترك على ما هي عليه، وكذلك إزالة
الثلال الرملية التي أقامها العدو على الضفة الشرقية للقناة، بكامل
طولها، بارتفاع يتراوح بين ١٨ و ٢٠ متراً، وطُمست شمععات رباط
السفن على هذا الجانب من القناة.

واختيرت شركة يابانية كبرى لتنفيذ الجزء الأعظم من الأعمال،
وذلك بعد الاتصالات الواسعة التي قام بها السيد رئيس الهيئة مع
مختلف الدول والشركات العالمية التي عرضت الاشتراك في
مشروعات تطوير القناة، وبعد الدراسة الدقيقة للعروض التي
تقدمت بها، لاختيار ما نراه الهيئة أفضل وأنسب لها.

١٣ يناير ١٩٧٥ - إعادة مسح قاع القناة:

أعادت الهيئة، للمرة الرابعة، مسح قاع القناة للتأكد من نظافتها
تماماً ومن خلو المجرى الملاحي من أى جسم مهما كان صغيراً.
وجدير بالذكر أنه انتشل من قاع القناة، من جراء أطول
وأشرس حرب دارت رحاها على ضفتيها خلال تاريخها الطويل،
قراءة ٤٢ ألف لغم بحرى وقنبلة ودانة وصاروخ وأجسام مختلفة
الأحجام، وعشرات الأطنان من الذخيرة، كما انتشل من على
ضفتيها وإلى مسافة ٢٥٠ متراً منها ما يقرب من ٧٠٠ ألف لغم مضاد

للدبابات والأفراد، أما العوائق التي رفعت فبيلغ عدد الكبر منها^(٤٥) عشرة، والمتوسط ١٢٠، والصغير ٥٠٠، وأكبر هذه العوائق على الإطلاق جسر الدفرسوار^(٤٦) وهو سد خرساني أقامته القوات الإسرائيلية في عرض القناة عند المدخل الشمال للمحيرات المرة الكبرى، وكانت تقديرات الخبراء، قبل عمليات التطهير أن عدد العوائق لا يتجاوز المائة.

وقد صرح السيد المهندس مشهور أحمد مشهور، رئيس هيئة قناة السويس، بأنه من الضروري التأكد غاماً من عدم وجود لغم واحد أو قنبلة نائمة أو عائق صغير في القناة قبل بدء تحارب مرور السفن فيها، وأن الهيئة تقوم بإصلاح وبناء كافة منشآت القناة وتحديد المعدات والأجهزة التي دمرت حتى تكون القناة مجهزة لاستقبال السفن حال صدور قرار بإعادة فتحها أمام الملاحة العالمية.

(٤٥) لا يتضمن هذا العدد انتشار المعدات العسكرية من حطام سيارات ودبابات وطائرات وزوارق إلخ.. التي غرقت في القناة إبان العدوان.

(٤٦) تطلبت عملية إزالة جسر الدفرسوار رفع ١٢٤٠٠ قطعة من الأحجار الصخرية والكتل الخرسانية يتراوح وزن الواحدة منها من ٤ إلى ١٠ أطنان، و ١٢٠ ألف متر مكعب من الرمال و ٣٦ صندلاً يتراوح وزن الواحد من ٦٠ إلى ٧٥ طنًا، وطُرحت عملية إزالته في مناقصة عالية كان أقل عطاء لها مبلغ ٨٠٠ ألف جنيه أمكر اختصاره بالجهد المصري الخاص إلى أقل من الربع، مع إزالته في فترة ٨٠ يومًا بدلاً من ستة، وقد أقامت هيئة القناة بمخلفات الجسر هرمًا صغيراً بالقرب من موقعه، تليد ذكرى إزالته.

٢٩ مارس ١٩٧٥ - إعلان السيد رئيس الجمهورية، إعادة فتح القناة، في خطاب تاريخي:

حدد الرئيس أنور السادات، في خطابه التاريخي في مجلس الشعب، استراتيجية العمل المصري وخطة تحركه في المرحلة المقبلة، بعد إخفاق الدكتور هنري كيسنجر، وزير الخارجية الأمريكية، في محاولاته لتحقيق الانسحاب الاسرائيلي من الأراضي العربية المحتلة، وأعلن السيد الرئيس إعادة فتح قناة السويس في الموعد الذي سبق أن حددته مصر وهو ٥ يونيو ١٩٧٥ لخير شعبها ولخير العالم، وجاء في خطاب سيادته: «... إنني لا أريد لشعوب العالم التي تهتم بالقناة معبراً لتجارتها أن تتصور بأن شعب مصر يريد عقابها لذنب لم تفرقه، إنهم جميعاً أيدونا ونحن نريد قناتنا كما يريدونها طريقاً لازدهارنا، سوف نفتح قناة السويس ونحن قادرون على حمايتها نفس قدرتنا على حماية مدن القناة التي قمنا ونقوم بتعميرها، فلقد مضى ذلك العهد الذي كانت فيه المسافات حائلاً دون العدوان، فالأمن الآن يركز على مقدرة الردع ونحن نملك من قوة الردع ما يجعل عدونا يفكر مرتين وثلاث مرات قبل أن يرتكب أية حماقة، ولكن لا يكون لأحد عذر فإنني أعلن أن أي مساس بموقع واحد من مدن القناة وأي تعرض لنقطة واحدة على قناة السويس نفسها سوف يواجه بردع كاف حيث يكون الردع أكثر إيلاًماً وأشدّ وجعاً...».

وصرحت المصادر المشوقة، عقب خطاب السيد رئيس الجمهورية، بأن فتح قناة السويس، تنفيذاً لقرار سيادته سنة وفد للقواعد القانونية الدولية طبقاً لاتفاقية القسطنطينية سنة ١٨٨٨، وأن سفن إسرائيل ستظل محرومة مما تتمتع به سفن العالم حتى تتم تسوية نهائية لأزمة الشرق الأوسط^(٤٧).

إبريل/مايو ١٩٧٥ - إعداد القناة للملاحة:

أصبحت القناة من شاطئ إلى جنوبها، منذ إعلان قرار فتحها، كخلفية نحل يعمل الكل فيها بدأب ونشاط، ويواصل ساعات النهار بساعات الليل في سبيل فتحها في التاريخ المحدد، وعبور السفن فيها بأمان وسلام.

ولجأت هيئة قناة السويس، زيادة منها في الاطمئنان إلى خلو القناة تماماً من العوائق والمتفجرات والألغام، إلى طريقة تقليدية عمرها عشرات السنين يطلق عليها «البثلة»، وتتخلص في مسح قاع القناة بجنزير ثقيل، يتدل بعرضها، بين لشين يسيران بمحاذاة ضفتيها، وتعطى عوامة نفوس في العمق إشارة تلقائية إذا ما ارتطم

(٤٧) أحكام المادتين ٩ و ١٠ من اتفاقية القسطنطينية تحول الحكومة المصرية اتخاذ تدابير خاصة للدفاع عن مصر ووطنها العام، ولحماية القناة ذات، برطمة، بترتيب على هذه التدابير، في جميع الأحوال، تعطى الملاحة في القناة اسمه، سنة الدولية عنه أبريل ١٩٧٥.

الجنزير بأي جسم، فتحدد الضفادع البشرية موقعه، ويتم رفعه بونش، كما اشتركت بعض كاسحات ألغام الدول التي ساهمت في التطهير في عمليات الكشف النهائية على قاع القناة وخليج السويس، هذا في الوقت الذي تتعاون فيه إدارات الهيئة المختلفة، كل منها حسب اختصاصها، سواء بتجهيز علامات الإرشاد في القناة من شحندورات مضيئة وغير مضيئة لتحديد المجرى الملاحي واتجاه التيار، وإعداد مراكز الإشارات لمراقبة المجرى الملاحي وتحركات السفن فيه، وإعادة بناء الترسات لحماية ضفاف القناة، أو إصلاح طريق الهيئة المعادي للقناة لتسهيل الانتقال بين أجزائها، والتأكد من سلامة الاتصالات السلكية واللاسلكية على طول مجراها من بورتوفيق حتى بورسعيد، بإجراء تجارب لعبور قوافل وهمية لسفن عبرت القناة فعلاً ليلاً ونهاراً في أيام معينة قبل إغلاقها، ثم عمل الترتيبات اللازمة لإخراج الحرس عشرة سفينة المحتجزة في القناة قبل استئناف الملاحة فيها في التاريخ المحدد.

وستعلن، قبل فتح القناة، قيمة رسوم المرور التي ستطبق على السفن العابرة وقد اشتركت في إعداد هذه الرسوم، بعد دراسات دقيقة بيوت خبرة نرويجية وإنجليزية وفرنسية ويابانية، بالإضافة إلى خبراء مصريين في الاقتصاد والبتروول.

٧ مايو ١٩٧٥ - إخراج السفن المحتجزة من القناة:

تم إخراج السفن المحتجزة في البحيرات المرة وبحيرة النمساح

من القناة، على دفعات، في الفترة من ٧ إلى ٣٠ مايو، بعد تطهيرها بصفة كلية من العوائق والمفرقات.

وأبحرت ثلاث سفن فقط بواسطة محركاتها، واثنى عشرة سفينة مقطورة من الأمام ومن الخلف بقاطرات الهينة إلى البحر الأبيض المتوسط، بعد أن ظلت طوال ثمان سنوات، بدون حراك في مياه القناة، وكانت هذه السفن تمثل آخر العقبان، وأصبحت القناة، بعد إخراجها، معدة للافتتاح.

(ج) القناة بعد العدوان

الافتتاح الثاني لقناة السويس

٥ يونيو ١٩٧٥ - فتح القناة للملاحة العالمية:

ظل العالم سنوات طويلة يترقب ، على أحر من الجمر، اليوم الذي ستدب فيه الحياة من جديد في أوصال هذا الشريان الحيوي للملاحة العالمية، وأخيراً جاء هذا اليوم الخالد بعد طول انتظار، واتسم حفل عودة الملاحة، على عظمتها، بالبساطة وعدم البذخ، بالمقارنة إلى حفل افتتاح القناة في ١٨٦٩.

وبعد حفل افتتاحها، بمناسبة عودة الملاحة فيها، بمثابة الافتتاح الثاني لقناة السويس.

وقد سرف هذا الاحتفال السيد محمد أنور السادات، رئيس الجمهورية، وصاحب قرار إعادة فتح القناة لما فيه خير مصر ورخاء ورقاهية العالم، وحضر الاحتفال وفود من جميع الدول العربية والأجنبية ووزراء الدفاع العرب، ومراسلو وكالات الأنباء والصحافة والإذاعة والتلفزيون في العالم، وكان ضيف الشرف الأمير علي رضا بهلوي، ولي عهد إيران السابق.

وأعلن السيد الرئيس إعادة فتح القناة للملاحة العالمية، وجاء في خطاب سيادته .. إن ابن هذه الأرض الطيبة الذي سقى القناة بعرقه ودموعه، همزة للوصل بين القارات والمحضرات، وعبرها بأرواح شهدائه الأبرار لينشر السلام والأمان على ضفافها، يعيد فتحها اليوم للملاحة من جديد، رافداً للسلام وشراباً للازدهار والتعاون بين البشر.

وسلم القائد العام للقوات المسلحة إلى السيد المهندس مشهور أحمد مشهور، رئيس هيئة قناة السويس، بمجرد إعلان فتح القناة، وثيقة^(٢٨٨) تسليمها من الإدارة العسكرية إلى الإدارة المدنية، مصدقة عليها من السيد رئيس الجمهورية، وبعد ذلك صعد سيادته على ظهر

(٢٨٨) جاء في المادة الأولى من الوحيه بتسليم القناة إلى هيئة قناة السويس لإدارتها اعتباراً من الساعة الحادية عشرة من صباح يوم ٥ يونيو ١٩٧٥، وفي المادة الثانية منها باستمرار القوات المسلحة في حماية مدن القناة وأمين الملاحة فيها ضد أي عدوان.



101. A small wooden building, possibly a shed or a small house, situated in a rural landscape. The building is surrounded by trees and a fence. In the foreground, there is a large, dark, irregular shape, possibly a shadow or a large rock. The background shows a field and a line of trees under a bright sky.

المدمرة، « ٦ أكتوبر » ليهذا بها أول رحلة عبر قناة السويس. في قافلة تبدأ بكاسحتي ألغام. ثم المدمرة « ٦ أكتوبر » فاليفت « الحرية ». وسفينة القيادة بالأسطول السادس « لينتل روك » والسفينتين المصريتين « سوريا » و « عايدة ». ثم لشين عسكريين والقاطرة « ملرد » وفي نهاية القافلة، ثلاث سفن حربية والسفينة القطرية « غزال ».

وعند وصول القافلة إلى الإسكندرية. توجه السيد الرئيس إلى مبنى الإرشاد لإزاحة الستار عن اللوحة التذكارية بمدخل المبنى.

٦ يونية ١٩٧٥ - عبور أول قافلة في القناة:

توجه الرئيس أنور السادات، في اليوم التالي، لحضور احتفالات مدينة السويس بعودة الملاحة، وأصدر أمره بعبور قافلة الجنوب، وكانت أول قافلة تجارية تعبر القناة. بعد عودة الملاحة فيها.

١٥ أكتوبر ١٩٧٦ - تطور حركة الملاحة في القناة:

قررت الهيئة، عند استئناف الملاحة، توجهاً لمزيد من الحرص والأمان، عبور قافلة واحدة يوميًا. نهارًا، من الشمال والجنوب على التوالي، بغاطس ٢٣ قدمًا، واعتبارًا من ٣١ يولية ١٩٧٥ عبرت القناة قافلتان يوميًا، إحداها من الشمال والثانية من الجنوب نهارًا وليلاً. وفي الوقت نفسه أخذ الغاطس في الزيادة بالتدريج حتى بلغ ٢٨ قدمًا في ٢٨ أغسطس ١٩٧٥، وهو نفس الغاطس المسموح به

قبل العدوان، وعادت الملاحة في ١٥ أكتوبر ١٩٧٦ إلى ما كانت عليه تمامًا، قبل إغلاق القناة، بعبور قافلتين من الشمال وواحدة من الجنوب.

وقد ارتفع المتوسط اليومي لعدد السفن العابرة في القناة تدريجيًا حتى بلغ ٤٩,١ سفينة في أكتوبر ١٩٧٦، بعد أن كان ١١,٣ سفينة في يونيو ١٩٧٥، عند استئناف الملاحة، و٣٥ في ديسمبر ١٩٧٥ و ٤٤,٨ في يونيو ١٩٧٦.

وأعلنت هيئة اللويدز العالمية في سبتمبر ١٩٧٥، إلغاء رسوم أخطار الحرب الإضافية، التي فرضتها عند عودة الملاحة، على الشحنات العابرة في القناة بعد أن تحققت تمامًا من سلامة العبور فيها.

١٩ مارس ١٩٨٠ - تفرعة بور سعيد:

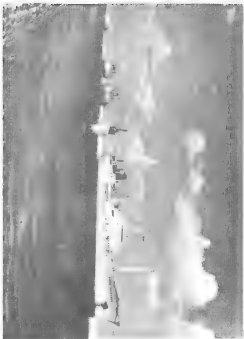
افتتحت هذه التفرعة في ١٩ مارس ١٩٨٠، وهي بطول إجمالي ٣٦,٥ كم (١٥,٥ من كم ١٧ حتى شاطئ البحر المتوسط و ٢١ كم من الشاطئ حتى هكتومتر ١١٠)، وعمقها يتراوح ما بين ١٩,٥٠ و ٢٠ مترًا، وقطاعها المائي في المنطقة الكائنة في البر ٣٦٠٠ م^٢ وفي البحر ٣٦٠٠/١٢٠٠٠ م^٢ وتهدف إلى زيادة طاقة القناة التصريفية بزيادة عدد السفن العابرة فيها، وتسهيل دخول وخروج السفن والناقلات العملاقة إلى ومن القناة مباشرة، دون اجتياز ميناء بور سعيد، لعدم إعاقة حركة الملاحة فيه.

وأنشئت قناة خدمة تربط بين التفرعة والقناة الحالية بطول ٣ كم، وعرض ١٠٠ متر، وعمق ٧ أمتار، لخدمة انشآت وقاطرات الهيئة إلخ.. لسرعة تلبية وتسهيل خدمات السفن العابرة، والقيام بها على أكمل وجه.

مايو ١٩٨٠ - توصيل مياه النيل، عبر القناة، إلى سيناء:

تطلبت عملية توسيع وتعميق القناة إزالة ست مواسير ضخمة، وضعتها الهيئة في ١٥ ديسمبر ١٩٦٥ على عمق ٢١ متراً من سطح مياه القناة، بين كم ٩٢,٧٥٠ وكم ٩٢,٨٥٠ من المجرى الملاحي في منطقة الدفرسوار، جنوبي الإسماعيلية، بناء على طلب هيئة تعمير الصحارى لتوصيل مياه النيل إلى شبه جزيرة سيناء، وبلغ إجمالي طول هذه السيفونات ١٣٥٠ متراً، وقطر كل منها ١,٥٠ متر.

وقد أتمت الهيئة في مايو ١٩٨٠ تعويم وإنزال ست مواسير بمائلة على مقربة من المواسير القديمة قطر كل منها متران، على عمق ٢٧,٥ متراً تحت سطح مياه القناة، حتى لا تحول دون تعميقها وتسمح هذه السيفونات بمرور أكثر من مليوني متر مكعب من مياه النيل خلالها إلى سيناء يومياً، لرى واستصلاح ٣٠ ألف فدان ستراد مستقبلاً حتى تصل ٩٠ ألف فدان، وفقاً للاستفادة من مياه السد العالي في زيادة رقعة الأراضي الزراعية.



المنطقة التي كانت تسمى "المنطقة" في عام 1900. (من كتاب "المنطقة" من قبل الدكتور محمد عبد الحليم).

٢٦ أغسطس ١٩٨٠ - عبور السفينة «المائة ألف» بعد عودة الملاحة:

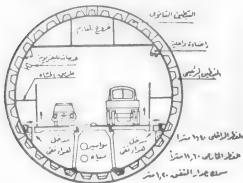
قامت الهيئة، بعد عودة الملاحة، بتكريم السفن «الألفية» عند عبورها القناة، وذلك بتقديم هدايا رمزية لقيطان السفينة وضباطها وطاقمها، في حفل تقيمه على ظهر السفينة، وقد احتفلت الهيئة في هذا اليوم بعبور السفينة «المائة ألف» بعد عودة الملاحة في القناة، وهي الحاوية الإنجليزية «طوكيو باي» وحملتها ٦٠ ألف طن. ويجدير بالذكر أن الهيئة احتفلت في ٨ أكتوبر ١٩٦٢، للمرة الأولى بتكريم السفينة «المائة ألف» التي عبرت القناة بعد تأميمها وأن النجاح العظيم الذي حققه هذا التكريم محلياً وعالمياً، كان أكبر حافز للهيئة على الاستمرار في الاحتفال بهذه المناسبات.

٢٥ أكتوبر ١٩٨٠ - نفق الشهيد أحمد حمدي:

افتتح الرئيس محمد أنور السادات، بمناسبة أعياد أكتوبر، نفق الشهيد أحمد حمدي وهو أول نفق يمر تحت قناة السويس عند الشلوفة، على بعد ١٧ كم شمال مدينة السويس، ويصل هذا النفق وادي النيل بسيناء لأول مرة في التاريخ، بطريق برى تحت الماء، ويبلغ قطره الخارجى ١١,٦٠ متراً والداخلى ١٠,٤٠ متراً وطوله بدخله ٥٩١٢ متراً منها ٢٢٨٨ متراً طريق عند مدخله الغربى و١٩٨٤ متراً عند مدخله الشرقى في سيناء، و١٦٤٠ متراً تحت القناة

على شكل قوس، وسطحه العلوى الخارجى على عمق ٣٧ متراً من سطح الماء، وهو أقصى عمق ستصل إليه مشروعات تعميق القناة في المستقبل، ويسمح التفق بمرور ٢٠٠٠ سيارة بأرتفاع إجمالي ٥٠٠٥ أمتار في الاتجاهين في الساعة في طريق عرضه ٧,٥٠ متراً، أقيم على جانبيه طريق للمشاة والصيانة على ارتفاع ١,٤٠ متراً عن طريق السيارات.

واستغرق تنفيذ التفق ١٦ شهراً من العمل المتواصل، ونُظِمَ إزالة ٢,٥ مليون متر مكعب من الرمال، وبلغت تكاليفه ١٠٥ ملايين



جاءه رُعدُ أعظم إنجاز هندسى مصرى بعد السد العالى، وتعتب
تعيينه إدارته إلى هيئة القناة في ٩ يناير ١٩٨٥.

(د) القناة بعد التطوير

الافتتاح الثالث لقناة السويس

١٦ ديسمبر ١٩٨٠ - الافتتاح الثالث لقناة السويس :

قام الرئيس محمد أنور السادات بافتتاح المرحلة الأولى من
تطوير القناة، التى بدئ تنفيذها في أول نوفمبر ١٩٧٥، وخلقت منها
قناة جديدة في حجمها وفي معداتها، وأطلق على افتتاحها « الافتتاح
الثالث للقناة » لأهمية وضخامة العمل الذى تم انجازه.

وقد تكلف هذا المشروع العظيم ١٢٨٧,٥ مليون دولار، ومن
نتائجه زيادة القاطن المسموح به للسفن العابرة من ٣٨ قداماً إلى
٥٣ قداماً، والقطاع المائى من ١٨٠٠ إلى ٣٦٠٠ متر مربع، للساح
بعبور الناقلات العملاقة حتى ١٥٠ ألف طن كاملة الحمولة، وحتى
٣٧٠ ألف طن فارغة، كما هو مبين بالتفصيل في « مشروعات تطوير
وتحسين القناة » في آخر هذا الباب .

٢٦ يولية ١٩٨١ - مرور ٢٥ عامًا على تأميم القناة :

احتلت الهيئة باليوبيل الفضى لتأميم الرئيس جمال عبد الناصر
للمشركة العالمية لقناة السويس البحرية، وإعادتها إلى أصحابها
الشرعيين، بعد استقلالها طوال ٨٧ عامًا، وقبل انتهاء مدة الامتياز
الممنوح لها، باثنتي عشرة سنة.

وقد تم تطوير وتحسين القناة، بعد تأميمها، تطويراً وتحسيناً
عظيمين، إذ ارتفع الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٥ إلى ٥٣
قدمًا، وقطاعها المائي من ١٢٥٠ إلى ٣٦٠٠ متر مربع، وحمولة
السفن العابرة من ٣٠ ألف طن إلى ١٥٠ ألف طن كاملة الحمولة
وإيراداتها من ٣٢ مليون جنيه إلى ٨٤٠ مليون جنيه سنوياً.

أول أكتوبر ١٩٨١ - المراقبة الإلكترونية للملاحة في القناة :

بدأ، في هذا اليوم، التشغيل الكامل لنظام المراقبة الإلكترونية
للملاحة في القناة، ويهدف إلى زيادة درجة أمان السفن العابرة، ورفع
معدلات العبور لمواجهة أعدادها المتزايدة، وذلك بتجميع بيانات
دقيقة وشاملة عن مواقع السفن وسرعتها إلخ.. في مراكز متابعة
الحركة، تسهلاً في سرعة اتخاذ القرارات بمساعدة أجهزة حاسبة
إلكترونية، وربط مراكز متابعة الحركة بالسفن العابرة، عن طريق
شبكات لاسلكية ذات كفاءة عالية.

وتشمل شبكة التحكم الإلكتروني ثلاث محطات رادار، واحدة في كل من المدخلين الشمالي والجنوبي للقناة، وواحدة في فئارة بالبحيرات المرة، وتغطي هذه المحطات القناة بكامل طولها وحتى عمق ٣٥ كم في البحر المتوسط وخليج السويس، وتقوم بنقل صورة رادارية إلى مركزى المتابعة في بورسعيد وبورتوفيق، والمركز الرئيسى بالإسكندرية حيث يتم تحويلها إلى صورة تليفزيونية ملونة، بواسطة أجهزة خاصة تبين تحرك السفينة في المجرى الملاحي.

وتقوم شبكة من الأجهزة الحاسبة الإلكترونية بحساب مواقع وسرعة السفن العابرة وإصدار إنذارات وتحذيرات ميكرة عند زيادة السفينة للسرعة المسموح لها بها، أو خروجها عن المسار المحدد لها، وتحتفظ الحاسبات بملف مركزى، سعته ٢٠ ألف سفينة، يحوى بيانات مفصلة عن كل سفينة عابرة وعن مرشدى القناة بسعة ٥٠٠ مرشد، كما تقوم بإعداد قوائم القوافل العابرة وإصدار النشرات الإحصائية إلخ..

وتقوم شبكة الإتصال اللاسلكى بالإتصال بين السفن العابرة ومراكز الحركة، وكذلك بين الكراكات ومركزها الرئيسى بالإسكندرية، وتوجد شبكات مماثلة للقاطرات ومكاتب القياس والتوكيلات الملاحية وبين سيارات الهيئة وشبكة تليفوناتها.

أول يناير ١٩٨٤ - تعيين المهندس محمد عزت عادل رئيساً للهيئة:

صدر القرار الجمهوري رقم ٥٥٤ لسنة ١٩٨٣ بتعيين السيد المهندس محمد عزت عادل رئيساً وعضواً منتدباً لمجلس إدارة الهيئة بدرجة وزير، اعتباراً من أول يناير ١٩٨٤، خلفاً للسيد المهندس مشهور أحمد مشهور الذي نص القرار رقم ٥٥٥ لسنة ١٩٨٣ باعتباره رئيساً شرفياً للهيئة.

ويُعد المهندس عزت عادل الرئيس الرابع للهيئة، فرتيسها الأول هو الدكتور محمد حلمي بهجت بدوي الذي عين من تاريخ التأميم إلى ٩ يولية ١٩٥٧، ورئيسها الثاني المهندس محمود يونس، من ١٠ يولية ١٩٥٧ إلى أول أكتوبر ١٩٦٥، حيث عين نائباً لرئيس الوزراء للنقل والمواصلات، ورئيسها الثالث المهندس مشهور أحمد مشهور الذي عين في ١٤ أكتوبر ١٩٦٥ وظل رئيساً للهيئة حتى ٣١ ديسمبر ١٩٨٣.

١٤ أغسطس ١٩٨٤ - تطهير البحر الأحمر وخليج السويس من المواد المتفجرة:

بدأت القوات البحرية الأمريكية والفرنسية والإنجليزية بالاشتراك مع القوات البحرية المصرية، بعبور قناة السويس من

بورسعيد إلى السويس متجهة إلى خليج السويس والبحر الأحمر لإزالة وحيد الألغام، إثر الانفجارات التي حدثت اعتباراً من ٢٧ يولية ١٩٨٤، في خليج السويس والبحر الأحمر.

وقد استعرض السيد محمد حسنى مبارك رئيس الجمهورية الوضع في قناة السويس في الاجتماع الذى عقده في قصر العروبة بالسيد المهندس محمد عزت عادل رئيس هيئة قناة السويس، وذلك للتأكد شخصياً من خلو القناة ومداخلها ومخارجها وتفرعاتها من أية أجسام متفجرة، حرصاً على سلامة المجرى الملاحي أمام سفن العالم، وعبور قوافل السفن بانتظام وأمان.

٢٦ مايو ١٩٨٦ - عبور ناقلة بترول فوق العملاقة القناة:

عبرت قناة السويس، بنجاح تام، ناقلة البترول فوق العملاقة «هيلاس فوس» وهي يونانية الجنسية، يبلغ طولها ٤٠٧ متراً وعرضها ٦٣ متراً وعمقها ٣٧ متراً وقوة محركاتها ٦٤ ألف حصان، وحملتها القصوى ٩٧٤ ٥٥٤ طناً، وبلغت رسوم عبورها ٣٤٠ ألف دولار، وتعد هذه الناقلة أضخم سفينة عبرت القناة منذ افتتاحها في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩.

وقد أشرف المهندس عزت عادل، رئيس الهيئة بنفسه على عملية عبورها، منذ وصولها إلى بورسعيد حتى خروجها من السويس، بمعاونة عدد كبير من المرشدين والمهندسين والفنيين الذين قاموا



بأخذ قياسات على تحركها عرضياً وغوصها في القناة، والذبذبة
الناجمة عن عوامل تغيير السرعة، وكذلك العوامل الهيدروليكية
الناجمة عن عبور هذه الناقلة العملاقة في القناة مثل ارتفاع الأمواج،
وانخفاض منسوب المياه، وسرعة التيار العكسي إلخ.. للوقوف على
مدى تأثير عبورها على القناة ومنشأتها.

أول يناير ١٩٨٧ - رسوم العبور في القناة

أعلنت الهيئة زيادة رسوم العبور في القناة اعتباراً من أول يناير
١٩٨٧، وإن هذه الزيادة تأتي نتيجة طبيعية للارتفاع العالمي في
الأسعار وارتفاع أسعار المعدات والخامات التي تستوردها الهيئة
ومشروعات التحسين التي تقوم بها، لخدمة الملاحة العالمية وتطويرها
لما فيه صالح السفن العابرة، هذا فضلاً عن أن هذه الزيادة لم تخل
بميزة القناة كأرخص وأقصر طريق ملاحى يربط الغرب بالشرق،
ويحول دون دوران السفن حول القارة الأفريقية، عبر رأس الرجاء
الصالح.

ويؤخذ في الاعتبار عند تقدير رسوم العبور التطور في الأجور
وإيجار الناقلات والحاويات، وبدائل قناة السويس، والعوامل المؤثرة
في أسواق النقل البحري العالمي، ومعدل التضخم في الدول
المستعملة للقناة، والآراء والاقتراحات التي تبديها غرفة الملاحة
الدولية التي تضم ملاك السفن.

وبلغت أقصى نسبة زيادة ٧,٣٧٪ للشريحة الأولى^{١٩١} من الحمولة ٥٠٠٠ طن، و٣,٨٪ للشريحة التالية ١٥ ألف طن، حيث أن السفن الصغيرة تحقق عبورها القناة، ربحاً أكبر مما تحفقه السفن الكبيرة، هذا في حين أنها تعامل نفس معاملة السفن الكبيرة، على الرغم مما تسببه من عبء لأجهزة الهيئة لكثرة عددها، وقد روعي تخفيض رسوم العبور تدريجياً للسفن الكبيرة، وفقاً لشرائح حمولتها، تشجيعاً للتفاعلات العملاقة والسفن الكبيرة على عبور القناة. وتسدد السفن الفارغة رسوماً تعادل ٨٠٪ من قيمة رسومها وهي محملة، ومبين في الياق الأول أسس تقدير رسوم العبور.

٣ نوفمبر ١٩٨٧ - عبور السفينة «المائتين وخمسين ألفاً» في القناة:

احتفلت الهيئة بتكريم السفينة رقم ٢٥٠ ٠٠٠ العابرة في القناة، بعد عودة الملاحة في ٥ يولية ١٩٧٥، وجدير بنا، بهذه المناسبة، أن نذكر عدد السفن التي عبرتها منذ إنشائها.

(١٩١) قسمت السفن تبعاً لحمولتها، إلى شرائح تبلغ الأول منها ٥٠٠٠ طن والثانية ١٥٠٠٠ طن والثالثة ٢٠٠٠٠ طن والرابعة ٤٥٠٠٠ طن والخامسة للحمولة الباقية، وقدرت لكل شريحة وحدة حقوق سحب خاصة، تخفيض تدريجياً مع كل شريحة، وهذا سواء كانت السفينة محملة أو فارغة.

- من افتتاحها في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ إلى
تأميمها في ٢٦ يولية ١٩٥٦ ٣٩٧ ٣٣١ سفينة
- من تأميمها إلى توقف الملاحة في ٥ يونية
١٩٦٧، بسبب العدوان الإسرائيلي ١٩٥٠ - ١٩٥ سفينة
- من عودة الملاحة في ٥ يونية ١٩٧٥ إلى
عبور السفينة «المائتين وخمسين ألفاً» في
٣ نوفمبر ١٩٨٧ ٢٥٠٠٠٠ سفينة
- من ٣ نوفمبر ١٩٨٧ إلى ٣١ ديسمبر
١٩٨٧ ٢ ٨٧٢ سفينة

ويبلغ بذلك عدد السفن التي عبرت القناة قبل تأميمها، طوال
٨٧ عاماً، ٣٩٧ ٣٣١ سفينة، بمعدل ١٢,٥ سفينة يومياً، وعددها بعد
التأميم حتى ٣١ ديسمبر ١٩٨٧، أى خلال ٢٣ عاماً من الملاحة
الفعلية، ٤٤٧ ٩٣١ سفينة، بمعدل ٥٣,٣ سفينة يومياً.



خصائص قناة السويس

الموقع:

- تقع في شمال شرق جمهورية مصر العربية.
- تصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر، عبر برزخ السويس مباشرة، بدون أهوسة،^(٥٠) فتربط الغرب أجمع وسائر أنحاء الشرق .

الأبعاد:

- طول المجرى المائي المهيأ عند طرفها الشمالى والممتد من أولى الشندورات المضاعة إلى منارة بورسعيد ١٨ كم
- الطول من منطقة الوقوف إلى مدخل القناة الجنوبي ١٥ كم
- طولها من مدخلها الشمالى فى بورسعيد إلى الإسماعيلية ٧٨ كم
- طولها من مدخلها الجنوبي فى يورتوفيق إلى الإسماعيلية ٨٤ كم

(٥٠) تعتبر قناة السويس أطول قناة في العالم بدون أهوسة وأعماقها بعد تطويرها، هذا علماً بأن توسيعها وتعميقها يمكن القيام بها على الدوام.

- طولها من ميناء بورسعيد إلى ميناء بورتوفيق ١٦٢ كم
- طولها الكلى من أولى الشعنودرات المضامة في بورسعيد شمالاً إلى منطقة الوقوف في السويس جنوباً ١٩٥ كم
- طول الأجزاء المستقيمة من القناة من بورسعيد إلى بورتوفيق ١٤٢ كم
- طول الأجزاء المنحنية من القناة من بورسعيد إلى بورتوفيق ٢٠ كم
- طول أجزاء القناة الداخلة في بحيرة التمساح والبحيرات المرة ٤٠ كم
- طول الأجزاء المزدوجة في القناة ٦٨ كم
- عرضها عند مستوى سطح الماء ٣٦٥ متراً
- عرض المجرى الملاحي بين الشعنودرات ١٩٠ متراً
- عرض القناة عند عمق ١١ متراً يتراوح ما بين ١٦٠ و ١٩٠ متراً
- عمق التطهير عند محور القناة يتراوح ما بين ١٩,٥ و ٢٠ متراً
- مساحة القطاع المائى ٣٦٠٠ متر مربع بين بورسعيد وكم ٦١, ٣٣٠٠ متر مربع من كم ٦١ إلى بوغاز السويس

الشروط التي يجب توافرها في السفن العابرة:

- الغاطس الأقصى ٥٣ قدماً (١٦,١٥ متراً)
- السرعة لا يجوز أن تتجاوز ١٣ كم في الساعة بالنسبة لناقلات

البترول المحملة، و١٤ كم في الساعة بالنسبة للسفن الفارغة وسفن البضائع.

عبور السفن في القناة:

- تجتازها حتى حولة ١٥٠ ألف طن إذا كانت محملة، وحتى ٣٧٠ ألف طن فارغة، تبعاً لغاطسها.
- تجتازها يومياً في ثلاث قوافل: قافلتان من بورسعيد، الأولى في الساعة الواحدة صباحاً، والثانية في الساعة صباحاً، وقافلة واحدة من السويس في السادسة صباحاً.
- يتم نهاراً وليلاً طوال أيام السنة.
- تقابلها في أثناء سيرها غير مسموح به كلية.
- يبلغ متوسط تواجدها^(٥١) في القناة، منذ دخولها فيها وحتى خروجها منها ٢٥ ساعة، ومدة عبورها الفعلي يتراوح ما بين ١٣ و١٥ ساعة، والمدة المتبقية في انتظار العبور والإجراءات.
- توفر لها القناة من ١٩ إلى ٦٠٪ من المسافة بتجنيبها الدوران حول القارة الأفريقية.

(٥١) كانت تبلغ فترة تواجدها في القناة عند افتتاحها ٤٨ ساعة في المتوسط، ومدة عبورها الفعلي ١٧ ساعة، وفترة الانتظار ٣٦ ساعة منها ١٨ ساعة تقريباً ليلاً، بسبب توقف الملاحة في القناة.



مبنى جامعة القاهرة - القاهرة - مصر

● قتل ناقلات البترول ١٩٪ من عدد السفن العابرة و ٣٦٪ من حولتها.

● بلغ عدد السفن العابرة ١٧٥٤٦ سفينة في ١٩٨٧. صافي حولتها ٣٤٧ مليون طن وتنتج ٩٤ دولة^(٥٢).

ازدواج القناة (تفريعات القناة):

● معناه وجود فرعين للقناة على طول مجراها، أو في أماكن متفرقة منها.

● يوجد حاليًا في خمس مناطق على طول القناة كما هو مبين بعد:

١ - تفرعة بورسعيد } بطول إجمالي ٣٦,٥ كم. منها ٢٠ كم في البحر.

٢ - تفرعة البلاخ : بطول ١٠ كم (بين كم ٥١ وكم ٦١).

٣ - تفرعة التمساح } بطول ٤,٥ كم ببحيرة التمساح بالإسكندرية (بين كم ٧٦,٥ وكم ٨١).

٤ - تفرعة الدفرسوار } بطول ٩ كم (بين كم ٩٥ وكم ١٠٤) بالبحيرات المرة.

(٥٢) الدول العشرة الأولى العابرة للقناة، خلال ١٩٨٧، هي على الترتيب: ليبيا، بنما، العراق، روسيا، إنجلترا، اليابان، الصين، قبرص، الدانمارك، ألمانيا الاتحادية، أما بالنسبة للدول العربية فالكويت ترتيبها ١٤، والسعودية ٢٤، والعراق ٣٥، والإمارات العربية ٣٧، والسودان ٣٩ من مجموع الدول العابرة البالغ عددها ٩١ دولة.

٥ - تفرعة القناة الغربية بالبحيرات: بطول ٢٨ كم وتصل تفرعة الدفرسوار بتفرعة كهريت (بين كم ٩٥ و ١٢٣).

● يبلغ طوله ٦٨ كيلومترًا أي ٣٥٪ من طول القناة.

● الغرض منه زيادة طاقة القناة التصريفية برباط السفن القادمة من الشمال، مثلًا، في أحد الفرعين ريشا يتم عبور السفن القادمة من الجنوب في الفرع الآخر.

طبيعة التربة التي تخترقها القناة:

تختلف طبيعة التربة من منطقة إلى أخرى، ويمكن تقسيمها إلى ثلاث مناطق رئيسية:

١ - المنطقة الشمالية، من بورسعيد إلى القنطرة (كم صفر إلى كم ٤٥): تتكون من تربة رسوبية يختلط فيها طمي النيل، القادم من فرع دمياط، بالرمال الناعمة.

٢ - المنطقة الوسطى، من القنطرة إلى كهريت (كم ٤٥ إلى كم ١٢٠): تتكون من الرمال في معظم أجزائها.

٣ - المنطقة الجنوبية، من كهريت إلى السويس (كم ١٢٠ إلى كم ١٦٢,٢): تتخللها عروق صخرية بعضها رمل هتس والجزء الأعظم منها صلد.

علامات الإرشاد في القناة:

● شمندورات غير مضيئة : عددها ٣٠٠ شمندورة، وتبعد الواحدة عن الأخرى مسافة كيلومتر في المناطق المستقيمة، و٣٠٠ متر في المنحنيات، ووظيفتها تحديد المجرى الملاحي، وبيان اتجاه التيار، ومساعدة المرشد على السير، طوال رحلته، في محور المجرى المائي.

● شمندورات مضيئة: عددها ٢٠٦ شمندورة، ووظيفتها تحديد المجرى الملاحي ليلاً للاسترشاد بها في الملاحة.

● مراكز الإشارة: عددها ١١ مركزاً مقاماً على الضفة الغربية للقناة كل عشرة كيلومترات^(٥٣) ووظيفتها مراقبة المجرى الملاحي وتحركات السفن فيه لضمان سلامة الملاحة.

● العلامات الكيلومترية : علامات معدنية مثبتة على ضفتي القناة كل كيلومتر وألحاس الكيلومتر (هكتومترين) لتحديد مواقع السفن في القناة.

● توجد بالإضافة إلى العلامات السابقة علامات أخرى على ضفتي القناة لتحديد المناطق الصخرية ومناطق الوقوف والرباط إلخ..

(٥٣) هذا بالإضافة إلى مركز الملاحة الرئيسي في الإسكندرية ومكتب بورسعيد وبورتوفيق.

بيانات عامة:

● تقع على ضفتي القناة مدينتا بورسعيد وبورقؤاد على البحر المتوسط في طرفها الشمالى، ومدينة الإسماعيلية على بحيرة التمساح عند منتصف القناة، ومدينتا السويس وبورتوفيق على البحر الأحمر في طرفها الجنوبي.

● يربط ضفتيها عدد من الكبارى العائمة ومعدبات مختلفة الأشكال والأحجام، بالإضافة إلى نفق الشهيد أحمد حمدي الذي يربط وادي النيل بسيناء، بطريق تحت القناة.

● توجد شمعات رباط على ضفتي القناة، لرباط السفن عند رسوها ويبلغ عددها ٣٠٠٠ شمعة على طول القناة يتراوح البعد بينها من ٧٥ إلى ٢٠٠ متر حسب موقعها.

● تمتد على ضفتي القناة - عدا البحيرات - تكميات صناعية مختلفة الأنواع لحماية ضفاف القناة من الانهيار بتأثير التيارات المائية والأمواج الناجمة عن عبور السفن.

● يختلف ارتفاع المد في القناة، في حدود ضيقة، فيبلغ ٤٠ سم في الشمال و١٥٠ سم في الجنوب تقريباً.



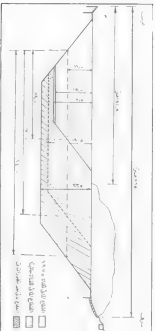
مشروعات تطوير وتحسين القناة

كان مشروع ناصر لتحسين القناة يهدف، عند وضعه في سنة ١٩٥٧ إلى ازدواج القناة بكامل طولها في مرحلته النهائية للساح بعبور أكبر ناقلات البترول والسفن في العالم في كلا الاتجاهين في آن واحد، وكانت وقتئذ أقصى حمولة للسفن التي يتكون منها الأسطول العالمي تتراوح ما بين ٥٠.٠٠٠ و ٦٠.٠٠٠ طن.

فلما ارتفع في الستينات عدد ناقلات البترول التي تحول ضخامتها دون عبور القناة، ولما تبين كذلك أن الاتجاه السائد في عالم بناء السفن هو نحو بناء ناقلات بترول ضخمة وليس نحو الإكثار من الناقلات الصغيرة، ألقت هيئة قناة السويس في سنة ١٩٦٦ مشروع ازدواج القناة واستبدلت به مشروعاً يهدف في مرحلته النهائية إلى عبور أكبر ناقلات البترول في القناة.

ونوجز بعد، المشروعات التي تمت منذ افتتاح القناة، في سبيل تطويرها وتحسينها أمام الملاحاة العالمية.

● قامت الشركة المؤتممة، طوال ٨٧ عاماً، بتنفيذ ٧ برامج لتحسين القناة كان من نتيجتها زيادة مساحة القطاع المائي للقناة من ٣٠٤ أمتار مربعة إلى ١٢٥٠ متراً مربعاً، وزيادة الغاطس من ٢٢ إلى ٣٥ قدماً للساح للسفن حتى حمولة ٣٠٠٠٠ طن بعبور



تخطيط الطابق الأرضي للمنطقة وسطية من مبنى المصنع

القناة كاملة المحمولة، وحتى ٦٠ ٠٠٠ طن بعبورها فارغة، طبقاً لقاطسها.

● قامت الهيئة، بعد التأميم، بتنفيذ مرحلتين من مشروع تطوير القناة كان من نتيجتهما زيادة مساحة القطاع المائي من ١٢٥٠ إلى ١٨٠٠ م^٢، وزيادة القاطس من ٣٥ قدمًا إلى ٣٨ قدمًا للسفن حتى حمولة ٦٠ ٠٠٠ طن بعبور القناة كاملة المحمولة وحتى ٢٥٠ ٠٠٠ طن^(٥١) بعبورها فارغة، طبقاً لقاطسها، وقد تم المشروع الأول في ٣٠ إبريل ١٩٦٦ بزيادة القاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٥ إلى ٣٧ قدمًا، وتم المشروع الثاني في ٢٩ فبراير ١٩٦٤ بزيادة القاطس من ٣٧ قدمًا إلى ٣٨ قدمًا.

● بدأت الهيئة في ٢٢ فبراير ١٩٦٧ العمل في تنفيذ المشروع العظيم لتطوير القناة ويتكون من مرحلتين، وتهدف المرحلة الأولى منه إلى زيادة القاطس المسموح به للسفن العابرة من ٣٨ إلى ٥٣ قدمًا، وكان من المقرر إتمامها في أوائل ١٩٧٢، وتهدف المرحلة الثانية إلى زيادة القاطس من ٥٣ إلى ٦٨ قدمًا، وكان من المقرر الانتهاء منها في ١٩٧٥، ولكن حال العدوان الإسرائيلي دون تنفيذ هذا المشروع، وأغلقت القناة أمام الملاحة العالمية في ٥ يونية ١٩٦٧، كما أسلفنا.

(٥١) عبرت ناقلة البترول الليبرية «سوسكانديا» وحولتها القصوى ٢٥٥٠١١

طنًا القناة، بنجاح في ٣١ أكتوبر ١٩٧٦.

مشروع التطوير العظيم

تنافست الترسانات العالمية، عقب إغلاق القناة، في ميدان بناء ناقلات البترول العملاقة التي أخذت حمولاتها في الزيادة رويداً رويداً حتى قاربت نصف مليون طن، وقامت الهيئة، تبعاً لذلك، بتعديل مشروعات التطوير السابق وضعها حتى تساهم التطوير العالمى في حمولات ناقلات البترول، وكان من نتيجة الدراسات التي قامت بها الهيئة بالاشتراك مع بيوت الخبرة العالمية، وضع برنامج لتطوير وتحسين القناة مكون من مرحلتين، وتسمح الأولى بعبور ناقلات البترول حتى ١٥٠ ألف طن كاملة الحمولة و ٣٧٠ ألف طن فارغة، وتسمح الثانية بعبور ناقلات البترول حتى ٢٧٠ ألف طن محملة، وأكبر من ذلك فارغة.

وضعت الهيئة هذا المشروع الضخم لمسايرة التطور الذى حدث في بناء ناقلات البترول العملاقة لسنوات طويلة، وزيادة طاقة القناة التصريفية إلى ٨٠٠ ٤٣ سفينة سنوياً، بمعدل ١٢٠ سفينة يومياً، لاستيعاب كافة السفن وناقلات البترول المتوقع عبورها القناة من الاتجاهين، وزيادة إيرادات القناة تبعاً لذلك.

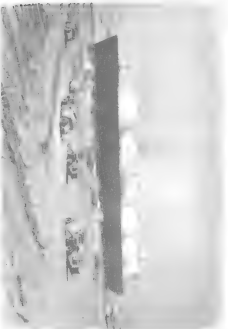
وشرعت الهيئة حال انتهاء العدوان وعودة الملاحة في القناة في

٥ يونية ١٩٧٥، في تنفيذ المرحلة الأولى من هذا المشروع، اعتباراً من أول نوفمبر ١٩٧٥.

انتهت المرحلة الأولى من هذا المشروع الضخم في ١٥ ديسمبر ١٩٨٠، وقد استغرق تنفيذها خمس سنوات، وتطلب إزالة خط بارليف و١٩ نقطة حصينة تعترض الأعمال على طول الضفة الشرقية للقناة، وبناء ١٥٤ كم من التكسيات الجديدة وإزالة ١٣١ كم من القديمة، وبناء ألف شحمة رباط جديدة وإزالة ٧٠٠ قديمة، ورفع ٧٠٠ مليون متر مكعب من الرمال.

وتكلفت هذا المشروع ١٢٨٧,٥ مليون دولار، بما في ذلك تطوير القاطرات والكرافات والأوناش ومعدات ورش الإصلاح، وترسانتي الهيئة بهورسعيد وبورتوفيق، ومعدات الإرشاد للسفن العابرة إلخ.. بما يتناسب مع ضخامة ناقلات البترول العابرة في القناة بعد تطويرها، وفي سبيل تقديم أحسن الخدمات وأسرعها للسفن العابرة.

وبانتهاء هذه المرحلة أصبح حجم قناة ١٩٨٠ يائل ١٤ ضعفاً حجم قناة ١٨٦٩ عند إنشائها و٤ أضعاف قناة ١٩٥٦ عند التأميم، و٢,٥ ضعفاً حجم قناة ١٩٧٥ عند عودة الملاحة فيها، ويعد هذا المشروع لأهمية العمل الذي تم انجازه بمثابة الافتتاح الثالث لقناة السويس، بعد افتتاحها الأول في ١٨٦٩ وافتتاحها الثاني في ١٩٧٥. بعد إغلاقها طوال ثمان سنوات أمام الملاحة العالمية.



١٠٠
١٠١
١٠٢
١٠٣
١٠٤
١٠٥
١٠٦
١٠٧
١٠٨
١٠٩
١١٠
١١١
١١٢
١١٣
١١٤
١١٥
١١٦
١١٧
١١٨
١١٩
١٢٠
١٢١
١٢٢
١٢٣
١٢٤
١٢٥
١٢٦
١٢٧
١٢٨
١٢٩
١٣٠
١٣١
١٣٢
١٣٣
١٣٤
١٣٥
١٣٦
١٣٧
١٣٨
١٣٩
١٤٠
١٤١
١٤٢
١٤٣
١٤٤
١٤٥
١٤٦
١٤٧
١٤٨
١٤٩
١٥٠
١٥١
١٥٢
١٥٣
١٥٤
١٥٥
١٥٦
١٥٧
١٥٨
١٥٩
١٦٠
١٦١
١٦٢
١٦٣
١٦٤
١٦٥
١٦٦
١٦٧
١٦٨
١٦٩
١٧٠
١٧١
١٧٢
١٧٣
١٧٤
١٧٥
١٧٦
١٧٧
١٧٨
١٧٩
١٨٠
١٨١
١٨٢
١٨٣
١٨٤
١٨٥
١٨٦
١٨٧
١٨٨
١٨٩
١٩٠
١٩١
١٩٢
١٩٣
١٩٤
١٩٥
١٩٦
١٩٧
١٩٨
١٩٩
٢٠٠

ومن نتائج تنفيذ هذه المرحلة زيادة القطاع المائي للقناة من ١٨٠٠ إلى ٣٦٠٠ متر مربع. وزيادة الغاطس المسحوح به للسفن العابرة من ٢٨ إلى ٥٢ قدماً. للساح بعبور ناقلات البترول العملاقة حتى ١٥٠ ألف طن بحملة و٣٧٠ ألف طن فارغة. وزيادة حمولات ناقلات البترول العابرة في القناة بنسبة ٥٠٪. وإيرادات القناة بنسبة ٦٠٪.

وتقوم الهيئة بدراسة تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع التطوير، على ضوء نتائج المرحلة الأولى. وعقود بناء ناقلات البترول العملاقة في الترسانات العالية، وحركة نقل البترول بين آسيا وأوروبا، ونحو حركة التجارة العالمية. وستقرر بعدئذ عما إذا كانت ستقوم بإزدواج القناة حتى عام ٢٠٠٠، أو زيادة القطاع المائي إلى ٥٢٠٠ متر مربع، والوصول بالغاطس إلى ٦٨ قدماً.

خط أنابيب البترول «سوءد»

لن يشكل خط أنابيب البترول^(٥٥) في أي وقت، منافسة لقناة

(٥٥) يبلغ طول الخط ٣٢٠ كم وقطره ٤٢". ويبدأ على بعد ٥٠ كم جنوب السويس قرب عن السفينة، ماراً بجنوب القاهرة ومتجهاً شمالاً إلى سيدى كرير على البحر المتوسط على بعد ٢٠ كم غرب مدينة الإسكندرية. وأقيمت عند طرفيه مستودعات ضخمة للتخزين، فضلاً عن سلسلة من محطات الرفع والضخ، ومركز إلكترونى للتحكم في تشغيل الخط.

السويس حيث أن المرحلة الأولى من التطوير قد سمحت بعبور ناقلات البترول حتى ١٥٠.٠٠٠ طن بكامل حمولتها، وستسمح المرحلة الثانية بعبور ناقلات بترول حتى ٢٧٠.٠٠٠ طن كامله الحمولة، وسيخدم الخط ناقلات البترول التي تزيد حمولتها على ذلك في كلتا الحالتين، هذا علما بأن طاقته ٨٠ مليون طن سنويا ستصل إلى ١٢٠ مليون طن تدريجيا، وتبلغ طاقة خطوط أنابيب البترول القائمة بالعمل في الشرق الأوسط حوالى ٦٠ مليون طن سنويا، كما تبلغ أقصى كمية من البترول عبرت القناة قبل العدوان ١٦٠ مليون طن، هذا في حين أن احتياجات أوروبا من بترول الشرق الأوسط تزيد على ٣٥٠ مليون طن سنويا، ويتبين من ذلك أن ما يمكن نقله بالوسائل القائمة مجتمعة، وهى قناة السويس وأنابيب البترول، مع افتراض تشغيلها بكامل طاقتها، يقل بكثير عن استهلاك أوروبا المتزايد من البترول.

إن خط أنابيب البترول يعتبر مكملًا لقناة السويس وليس منافسًا لها، وفي الواقع، لا يشكل أيهما منافسة للأخر، بل إنها يدران معا حصيلة من النقد الأجنبي تزيد من إيرادات الدولة. وجدير بالذكر بأنه تكمن المنافسة الحقيقية والقوية لقناة السويس في طريق رأس الرجاء الصالح، وخطوط أنابيب الشرق الأوسط كالمخط من العراق إلى تركيا، وخط سكك حديد سيبريا الذى يمتد من المحيط الهادى إلى شمال أوروبا، وينقل حاليا حوالى ٣٠٪ من الحاويات العملاقة من اليابان وشرق آسيا إلى أوروبا.

ومشروع خط أنابيب «تايكو» الذي لم يتفد بعد، ويهدف لنقل بترول الخليج العربي من ميناء بورسودان على البحر الأحمر إلى ميناء دوالا في الكاميرون على المحيط الأطلسي، ويخترق ثلاث دول أفريقية، وهو باهظ التكاليف وفي حاجة إلى محطات ضخ ورفع وكهرباء إلخ.. هذا بالإضافة إلى طوله البالغ ٥٨٠٠ كيلومتر، ويتكهن الخبراء بأن هذا المشروع من الصعب أن يتحقق تنفيذه، ويعدونه من المشروعات الخيالية.

كيفية عبور سفينة في قناة السويس من بورسعيد في الشمال إلى بورتوفيق (السويس) في الجنوب

١ - تخطر السفينة الراغبة في عبور القناة وكيل الشركة التابعة لها في بورسعيد أو بورتوفيق، بمدة ٢٤ ساعة على الأقل قبل وصولها، بكافة البيانات الخاصة بها: اسمها، جنسيتها، غاطسها، حمولتها، ميعاد وصولها إلخ... ويبلغ الوكيل بدوره هذه البيانات إلى قسم التحركات بهيئة قناة السويس.

٢ - ترافق سفينة الإرشاد الموجودة خارج بوغاز بورسعيد السفن القادمة من البحر المتوسط، وتخطر بها مكتب الميناء، بالتليفون اللاسلكي، حين ظهورها أولاً بأول.

٣ - أول ما يقابل السفينة القادمة من البحر شمندورة ضوئية تقع على بعد ١٨,٢٠٠ كيلومتراً من منارة بورسعيد.

٤ - تطلب السفينة مرشد ميناء من سفينة الإرشاد، بالتليفون اللاسلكي، أو برفع إشارة معينة على صارحها تفيد بذلك.

٥ - يقود مرشد الميناء السفينة إلى مركز الرسو المحدد لها في ميناء بورسعيد^(٥٦).

٦ - تستكمل السفينة، بعد إتمام الإجراءات القانونية^(٥٧)، كافة المعدات اللازمة لها لعبور القناة وهي أربعة حبال على الأقل لرباطها، وزورقي أو زورقان تبعاً لحجمها للنزول إلى الماء ورباطها، إذا اقتضى الأمر، وكشاف قوى بضىء القناة لمسافة ١٢٠٠ متر، إذا كانت السفينة غير مزودة بكشاف معتمد من الهيئة.

٧ - يراجع مكتب قياس الهيئة حمولة السفينة لتقدير رسوم عبورها القناة، ويدفع وكيلها الرسوم المقررة عليها مقدماً، وتعفى من هذه الرسوم السفن الصغيرة التي تقل حمولتها عن ٣٠٠ طن.

٨ - ترفع السفينة التي تتجاوز حمولتها الكلية ٣٠٠ طن إشارة معينة على صارحها تطلب بها مرشداً لعبور القناة، بعد أن تكون قد استكملت كافة إجراءات العبور، والإرشاد إجباري لناقلات البترول والسفن حاملة المواد الخطرة، مهما كانت حمولتها.

(٥٦) تدخل السفن العملاقة والوحدات البحرية القاطورة نهرية بورسعيد مباشرة، وتنظم ق إحدى قافلتى الشمال دون المرور في الميناء، لتلاقى تكسبه بالسفن.

(٥٧) تتضمن هذه الإجراءات: الجوازات والحجر الصحى وتقدير رسوم العبور وتكوين السفينة بالماء العذبة والمواد الغذائية اللازمة لها إلخ..

٩ - يصعد المرشد إلى ظهر السفينة التي تنتظم في القافلة^(٥٨) انتظاراً لإشارة التحرك. ويكون هذا في إحدى قافلتى بورسعيد الأولى في الساعة الواحدة صباحاً، أو الثانية في الساعة السابعة صباحاً^(٥٩).

١٠ - تسير السفينة في القافلة بقيادة ربانها وبإرشادات مرشد الهيئة وتوجيهاته، بسرعة ١٤ كيلومتراً في الساعة، سواء كانت من سفن الركاب أو البضائع أو ناقلات البترول الفارغة أو المحملة. ويندر قدم هذه الأخيرة من الشمال، فإذا تصادف قدمها منه فإنها تأخذ مكانها في القافلة وتسير بالسرعة نفسها.

١١ - تمر السفينة في أثناء سيرها بمراكز الإشارات الموزعة على طول القناة وهي رأس العش، التينة، الكاب، القنطرة، والبلاح حيث تتوقف السفن التي تعبر القناة في القافلة الثانية، في الفرع الغربي من تفرعة البلاح، ريثما تدخل آخر سفينة قادمة من السويس في الفرع الشرقي من هذه التفرعة.

(٥٨) تصاحب السفن العابرة بقاطرة أو قاطرتين من الهيئة، إذا زاد غاطسها عن ٤٥ قدماً، أو حولتها على ١١٠ ألف طن.

(٥٩) كثيراً ما تدمج القافلتان في قافلة واحدة عند القيام من بورسعيد، ثم يعاد تنظيمها عند البلاح إلى قافلتين، تتكون الأولى من السفن العادية غير المعبأة التي تستمر في سيرها حتى البحيرات المرة، والثانية من السفن البطيئة والصغيرة التي تتوقف في الفرع الغربي من تفرعة البلاح.

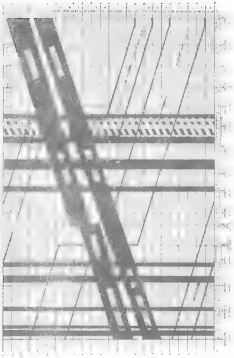


Diagram of the structure of the building

١٢ - تتابع السفينة سيرها مارة بالفردان والإسماعيلية التي تعتبر منتصف الطريق، فيصعد عليها، في أثناء سيرها، مرشد جديد يقدم له المرشد الأول، قبل مغادرته السفينة، كافة البيانات والملاحظات الخاصة بها.

١٣ - تواصل السفينة سيرها مارة بمركزي إشارات طوسوم ودفروسوار حتى تصل إلى البحيرات المرة، فتتوقف فيها السفن العابرة للقناة في القافلة الأولى حتى تخلو القناة من السفن القادمة من بورتوفيق.

١٤ - تتابع السفينة طريقها مارة بمراكز إشارات كهريت وجنيفة وشلوفة حتى بورتوفيق حيث توجد شمندورتان تحددان النهاية الجنوبية للقناة، وهنا يتم إنزال المهات المستأجرة كالكشاف والزوارق إلخ... كما يغادر السفينة مرشد القناة والبحارة المشرفون على هذه المهات.

١٥ - يصعد إلى السفينة، في أثناء سيرها، مرشد الميناء لإرشادها حتى منارة زنوبيا في البحر الأحمر على بعد أربعة كيلومترات من الشمندوريتين الأخيرتين للقناة، وتستغرق رحلة السفينة من بورسعيد إلى بورتوفيق ١٣ ساعة في المتوسط (عبور فعلي).

١٦ - يعود مرشد الهيئة إلى مقر سكنه بواسطة سياراتها التي تسلك طريقها الخاصة الموازية للقناة.

عبور سفينة من بورتوفيق (السويس) إلى بورسعيد

تقوم يومياً من السويس قافلة واحدة فقط في الساعة السادسة صباحاً، وتسلك سفنها ومعظمها من ناقلات البترول المحملة الطريق السابق نفسه دون توقف، وقد تنتظر قليلاً عند المدخل الشالى من البحيرات المرة لإعادة تنظيمها.

تغادر هذه القافلة ميناء السويس في مجموعتين من السفن: الأولى تتكون من حاملات السيارات والصنادل وسفن الحاويات التى تزيد حمولتها على ٤٠ ألف طن، فناقلات البترول المحملة^(٦٠)، وتتكون الثانية من سفن الركاب، فحاملات السيارات والعبارات، وسفن الحاويات التى تقل حمولتها عن ٤٠ ألف طن، تليها سفن البضائع الفارغة، فناقلات البترول الفارغة، ثم سفن البضائع المحملة، ويفصل كلاً من المجموعتين فاصل زمنى قدره ٦٠ دقيقة أو ٧٠ دقيقة، حسب اتجاه التيار.

وتسير سفن المجموعة الأولى بسرعة ١١ أو ١٣ كيلومتراً في

(٦٠) تشمل قافلة الجنوب على ناقلات بترول محملة، ولذا تحاول الهيئة دوماً تواجدها في القناة قبل وقت مستطاع، فتسحبها الأولى في عبورها لحمولتها الخطرة بالإضافة إلى ثقلها الشديد الذى يصعب معه إبقاؤها عند الضرورة، على مسافة قصيرة دون تعرضها لأخطار جسيمة.

التي هي حسب اتجاه التيار، ويكون بين كل سفينة وأخرى فاصل
 من ١٠ إلى ٢٠ دقيقة تبعاً لحجمها (٢ إلى ٤ كم)، وسر
 المجموعه الثانية بسرعة ١٤ كيلومتراً في الساعة، ويكون بين
 كل سفينة وأخرى فاصل زمني قدره ٥ دقائق (حوالي ١.٢ كم).
 وجدير بالذكر أن هيئة القناة تزود كل مرشد عند دعوته إلى
 السفينة بجهاز لاسلكي متنقل يتيح له الاتصال المباشر بمكاتب الهيئة
 في جميع الأوقات . هذا في حالة عدم وجود صل هذا الجهاز على
 السفينة.



حاشية إضافية: قامت هيئة قناة السويس، وهذا الكتاب مائل للطبع، بإجراء
 محادثات مع البنك الدولي، في الإسماعيلية في ١٦ يونيو ١٩٨٨، لتنفيذ الدراسات
 الخاصة بجدوى المرحلة الثانية لمشروع تطوير ومهبط القناة ليصل طاقعتها إلى
 ٦٨ ألف طن فيسمح بعبور السفن البضائع والبريد حتى حولة ٢٧٠ ألف طن بكامل
 حمولتها، وأكثر من ذلك من السفن النفطية أو الغازية، وتبلغ التكاليف المبدئية للمشروع
 ٧٠٠ مليون جنيه، ومن المتوقع أن يبدأ العمل فيه في أوائل ١٩٩٠، ويستغرق
 تنفيذ أربع سنوات، تستوعب الفترة بعدد الأسطول العالمي للسفن والدلائل
 متكامل.

الباب الرابع

قناة السويس بالأقوال والأرقام

قالوا عن قناة السويس قبل التأميم...

- إن إدارة القناة ستكون إرثاً ثقیل الحمل على كاهل مصر..
(كتاب «قناة السويس» تأليف هنري بوادينو سنة ١٩٥٥)

Le Canal de Suez par Henri Poydenot-1955

- إن إدارة القناة عملية بالغة التعقيد من جميع النواحي، وإن شباب مصر مها بلغ من مقدرة علمية وكفاءة فنية لن يكون في استطاعته أن يتحمل مسئوليات إدارة القناة قبل خمسين سنة.
- إنه ستتشب بين مصر والمتنفعين بالقناة، عند انتهاء الامتياز معارك حامية الوطيس، إذ يطالبها المتنفعون بعمل تحسينات في القناة، وسيكون هم مصر الوحيد هو جني أكبر فائدة ممكنة من وراء استغلالها.

- (كتاب «السويس - بنيا» تأليف أندريه سيغفريد سنة ١٩٤٠)

Suez-Panama par André Siegfried-1940

وقالوا عقب التأميم...

● إن القصد من الاستيلاء على القناة هو تمكين مصر من جعل القناة تخضع للأغراض القومية البحتة للحكومة المصرية، وليس خدمة الغرض الدولى الذى نصت عليه اتفاقية سنة ١٨٨٨. (البيان الثلاثى لحكومات إنجلترا وفرنسا والولايات المتحدة الصادر فى لندن فى ٢ أغسطس ١٩٥٦).

● إن معظم الدول الغربية تتنبأ بأن قناة السويس ستكون المثل الحى الذى سيثبت للعالم بأسره عجز شعوب آسيا وأفريقيا عن إدارة المشروعات التى تصر شعوب الشرق على تأميمها.

● إن انسحاب المرشدين والفنيين الأجانب سيظهر جلياً للعالم أجمع عجز المصريين عن إدارة القناة. (الصحافة الاستعمارية - سبتمبر ١٩٥٦).

ثم قالوا بعد سنوات معدودات من التأميم...

● لقد اعترفت اليوم دول أوروبا الملاحية بأن مصر تدير قناة السويس المؤممة بمرونة الخبير المحلل، كما اعترفت شركات الملاحة بأن رهاينة السفن التى تمر فى القناة لم يعربوا عن أية شكوى. ولقد أبدى أصحاب السفن الفرنسيون علناً، دهشتهم للسرعة التى استبدلت بها مصر مرشدين آخرين بمرشدى قناة السويس المنسحبين.

وقالت الشركات الفرنسية إن مصر برهنت أيضاً على أنها قادرة على إدارة القناة بدون معاونة الفنيين الفرنسيين والإنجليز. (جريدة «الدليل أمريكي» في ٣ أغسطس ١٩٥٧).

● لقد كان للكفاية التي تدار بها قناة السويس والمشروعات التي وضعت للتحسينات العاجلة أكبر الأثر في نفس «مستر بلاك»^(١) و «الجنرال هويلر»^(٢) الذي قال إن هذه التحسينات ستسمح، في غضون سنتين، للسفن البالغ غاطسها ٣٧ قدمًا، أن تعبر القناة.

إن الإدارة الناجحة لقناة السويس تبعد كل البعد عما تنبأ به عدد كبير من الناس في يولية ١٩٥٦. (جريدة «لندن تايمز» في ٩ أبريل ١٩٥٨).

● إن أهمية إحصاءات سنة ١٩٥٨ ليست فقط في أنها تظهر رقمًا قياسيًا جديدًا، بل فيها هو أفصح من ذلك وأبلغ تعبيرًا، وهو أن هذا الرقم قد سجل خلال أول سنة كاملة تعمل فيها القناة تحت إشراف الحكومة المصرية.

فالأرقام إذن برهان ساطع على بطلان المخاوف التي انتشرت في سنتي ١٩٥٦ و ١٩٥٧، من أن الإشراف على حركة الملاحة في القناة

(١) مدير البنك الدولي للإنشاء والتعمير.

(٢) مندوب هيئة الأمم المتحدة في عمليات إخلاء المجرى الملاحي للقناة من السفن الغارقة فيه، إثر العدوان الثلاثي.

وعلى نظام المرشدين، مع ما فيها من تعقيد، لا يمكن القيام بأعمالها دون خبرة الموظفين التابعين لدول أوروبا الغربية.

وها هي ذى هيئة قناة السويس تؤدي مهمتها كصاحبة ومديرة لأكبر قناة بحرية في العالم، بجدارة ومهارة لا تفلان عما كانت عليه الشركة السابقة.

(جريدة «ورلد بتروليام» في شهر أبريل ١٩٥٩).



وقالوا بعد إعادة فتح القناة للملاحة العالمية تحقيقاً للسلام، ولما فيه خير مصر ورخاء العالم ورفاهيته - ١٩٧٥.

● «.. شعرنا بالاعتزاز والتقدير لبطولة الجيش المصرى الذى حرر قناة السويس، بفضل الله ووحدته الصف العربى..»
(من كلمات الملك خالد بن عبد العزيز، ملك المملكة العربية السعودية)

● «.. إن مستقبل قناة السويس يوحى بأن اقتصاد مصر سيكون قوياً في خلال السنوات القادمة، نتيجة لالانتهاء من تنفيذ تطوير القناة».

(نشرة الشرق الأوسط الاقتصادية الأمريكية)

● «.. إن قرار الرئيس السادات بإعادة فتح القناة هو أقوى قرار بعد حرب أكتوبر»
(المصحف البريطانية)

● «.. يتوقع البنك الدولي تحقيق مدخرات للتجارة العالمية تبلغ

٨٢٠٠ مليون دولار من عام ١٩٧٥ إلى عام ١٩٨٠، نتيجة لعودة الملاحاة في القناة..» (جريدة البناء)

وقالوا عن تطوير القناة العظيم - ١٩٨٠

- «يعتبر مشروع توسيع وتعميق قناة السويس عملاً جباراً» (وزير الاقتصاد الألماني)
- «إن تطوير القناة يعطى بوضوح علامة ظاهرة عن اقتصاد مصر في المستقبل» (وزير البحرية الأمريكية)
- «إن القناة ستصبح بعد الانتهاء من مشروع التطوير مركز تجارة البترول العالمي» (مجلة سى تريد الملاحية)
- «عند الانتهاء من مشروع التطوير سيتضاعف دخل القناة بصورة واضحة» (مجلة ميد إيست كونسفراكشن)

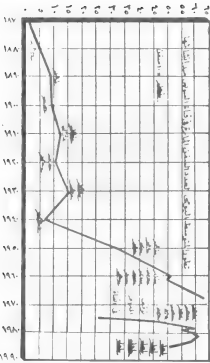


إن هذه الأقوال التي شهد بها عظماء العالم ورجال الصحافة والملاحاة، خلال سنوات عديدة، تدل دلالة واضحة على مدى النجاح الذي أحرزته الهيئة المصرية في إدارة وتشغيل قناة السويس بعد تأميمها، وما بذلته من جهد جبار لإعادة الحياة فيها، بعد أن دمرت منشأتها تدميراً يكاد يكون كاملاً، طوال سنوات العدوان الإسرائيلي.

إن ما قاله هؤلاء فيه الكفاية ولا يحتاج إلى تعليق، وسنترك لغة الكلام جانباً لنجعل لغة الأرقام تنطق في المقارنات والإحصاءات التي نقدمها للقارئ الكريم، عن قناة السويس في فترتي قبل التأميم وبعد التأميم، وقناة السويس بعد عودة الملاحة فيها، وكذلك بعد إتمام المرحلة الأولى من تطويرها.

إن هذه الأرقام تظهر بكل جلاء ووضوح للعالم أجمع بصفة عامة، وللذين كانوا يشكون في قدرتنا على إدارة هذا المرفق الحيوي بصفة خاصة، بأن العرب الذين فازوا بقصب السبق في الملاحة، في الوقت الذي كان فيه الأوروبيون يخشون ركوب البحر وأهواله، قد استعادوا بنجاحهم الكبير في إدارة قناة السويس، مجدهم التليد وتاريخهم المجيد في المضار البحرية.





عدد السفين العابرة في قناة السويس من سنة ١٨٦٩ إلى سنة ١٩٨٧

السنة	المصدر ^(١)	المتوسط اليومي	ملاحظات
١٨٦٩	١٤٠	٣,٦	- افتتحت القناة في ١٧ نوفمبر ١٨٦٩.
١٨٧٠	٤٨٦	١,٣	- ١٨٧٠ / ١٨٧١ : الحرب الأتانية الفرنسية.
١٨٨٠	٢٠٢٦	٥,٥	
١٨٨٥	٣٦٢٤	٩,٩	- ١٨٨٥/٩/١٠ : تعطلت الملاحة في القناة ١٢ يوماً لقرب الكراكا ١٦ إثر اصطدامها بالسفينة هوداسي مطلقاً.
١٨٩٠	٣٣٨٩	٩,٣	
١٩٠٠	٣٤٤١	٩,٤	
١٩٠٥	٤١١٦	١١,٣	- ١٩٠٥/٩/٥ : تعطلت الملاحة ١٠ أيام لقرب حريق في السفينة هشتاهايه. إثر اصطدامها بسفينة أخرى.
١٩١٠	٤٥٣٣	١٢,٤	
١٩١٥	٣٧٠٨	١٠,٢	- ١٩١٤ - ١٩١٨ : الحرب العالمية الأولى.
١٩٢٠	٤٠٠٩	١١,٠	
١٩٣٠	٥٧٦١	١٥,٨	
١٩٣٥	٥٩٩٢	١٦,٤	- ١٩٤٥/١١/٣٩ : الحرب العالمية الثانية: تعطلت الملاحة ٧٦ يوماً على فترات متقطعة، لقرب عدد من السفن فيها أو لاحتقال الألقام الملقاة من المين.
١٩٤٠	٢٥٨٩	٧,١	
١٩٤٥	٤٢٠٦	١١,٥	
١٩٥٠	١١٧٥١	٣٢,٢	

- ١٩٥٤/١٧/٣٩ - توفيت الملاحه ٤ أيام قبل أثر اصطدام السفينه دورك، بحسب بكونرى الفردان.	٤٠,٢	١٤	٦٦٦	١٩٥٥
- توفيت الملاحه بصفه كليه من ٥٦/١١/٩ إلى ٥٦/٣/٢٨ ١٩٥٧	٤٣,٦	١٣	٢٩١	١٩٥٦
بسبب الصوان الثلاثي، وارتفع المتوسط اليومي إلى ٤٦,٦ بعد اصطدام الملاحه في القناه، اعتباراً من يولييه ١٩٥٧.	٣٩,٤	١٠	٩٥٨	١٩٥٧
	٤٨,٩	١٧	٨٤٢	١٩٥٨
	٤٨,٦	١٧	٧٣١	١٩٥٩
	٥١,٢	١٨	٧٣٤	١٩٦٠
	٤٩,٧	١٨	١٤٨	١٩٦١
	٥٨,٢	٢١	٢٥٠	١٩٦٦
- انخفض عدد السفن على حساب الزيادة في حورتها.	٦٣,٨	٩	٩٥٠	١٩٦٧
- توفيت الملاحه اعسباً من ١٩٩٧/٦/٩				
بسبب الصوان الإسرائيلى				
- استوفيت الملاحه في ٧٥/١/٥ وأخذ المتوسط اليومي يرتفع تدريجياً حتى بلغ ٣٥ سفينه في ديسمبر.	٢٦,٦	٥	٥٧٩	١٩٧٥
- يصيرح السفن الخارجة ٧٣١٠ في ١٩٧٧ و ٨١٢٢ في ١٩٧٨ غير بعضها القناه مرة واحدة والبيض الآخر أكثر من مرة خلال السنه.	٤٦,-	١٦	٨٠٦	١٩٧٦
	٥٤,-	١٩	٧٠٣	١٩٧٧
	٥٨,٣	٢١	٢٦٦	١٩٧٨
	٥٥,٨	٢٠	٣٦٣	١٩٧٩
	٦١,٨	٢٢	٥٤٥	١٩٨٢
- انخفض عدد السفن على حساب الزيادة في حورتها.	٤٨,١	١٧	٥٤١	١٩٨٣

(٣) يقل عدد مرات عبور السفن في القناه خلال السنه، فقد تغير سفينه القناه مرة واحدة فقط في السنه بحسبها

أخرى ٢٥ مرة أو أكثر في نفس السنه، وقد عبرتها، على سبيل المثال، سفينه من ألمانيا البحريه ٥١ مرة في ١٩٧٧، وأخرى من السويد ٤٧ مرة في ١٩٨٤.

المحورلة الصناعية للسفن العابرة في قناة السويس من سنة ١٨٧٠ إلى سنة ١٩٨٧

السنة	المحورلة الصناعية الاف الاطنان	متوسط المحورلة الجروس طن	متوسط محورلة السفينة طن
١٨٨٧٠	٤٢٧	١ ١٩٦	٨٩٨
١٨٨٠	٣٠٥٧	٨ ٣٥٢	١ ٥٠٩
١٨٩٠	٦ ٨٩٠	١٨ ٨٧٧	٢ ٠٣٣
١٩٠٠	٩ ٧٣٨	٢٦ ٦٧٩	٢ ٨٣٠
١٩١٠	١٦ ٥٨٢	٤٥ ٤٣٠	٣ ٦٥٨
١٩٢٠	١٧ ٥٧٥	٤٨ ٠١٩	٤ ٣٨٤
١٩٣٠	٣٦ ٦٦٩	٨٦ ٧٦٤	٥ ٤٩٧
١٩٣٥	٣٢ ٨١١	٨٩ ٨٩٣	٥ ٤٧٦
١٩٤٠	١٣ ٥٣٦	٣٦ ٩٨٤	٥ ٢٣٨
١٩٤٥	٢٥ ٠٦٥	٦٨ ٦٧١	٥ ٩٥٩
١٩٥٠	٨١ ٧٩٦	٢٢٤ ٠٩٩	٦ ٩٦١
١٩٥٥	١١٥ ٧٥٦	٣١٧ ١٤٠	٧ ٨٩٣
١٩٥٦	١٠٧ ٠٠٦	٢٥٠ ٨٣٩	٨ ٠٥١
(٤٦) ١٩٥٧	٨٩ ٩١١	٣٢٢ ٤٢١	٨ ٢٠٥
١٩٥٨	١٥٤ ٤٧٩	٤٢٣ ٢٣٠	٨ ٦٥٨

٩ ٢١٥	٤٤٧ ٦٣٣	١٦٣ ٣٨٦	١٩٥٩
٩ ٨١٢	٥٠٦ ٣٤٤	١٨٥ ٣٣٣	١٩٦٠
١٠ ٣٠٧	٥١٢ ٤٩٠	١٨٧ ٠٥٩	١٩٦١
١٢ ١٦٥	٦٧٦ ٣١١	٢٤٦ ٨١٧	١٩٦٥
١٢ ٩٠٦	٧٥١ ٣٧٠	٢٧٤ ٢٥٠	١٩٦٦
١٣ ١٨٦	٨٤٦ ٥٢٣	١٢٧ ٨٢٥	(٥٢)١٩٦٧
٩ ٠٤١	٢٤٩ ١٩٥	٥٠ ٤٤٦	(٦٦)١٩٧٥
١١ ١٧٢	٥١٤ ٤٠٨	١٨٧ ٧٥٩	١٩٧٦
١١ ١٩٠	٦٠٤ ٠٤٧	٢٢٠ ٤٧٧	١٩٧٧
١١ ٦٧٤	٦٨٠ ١٦٤	٢٤٨ ٢٦٠	١٩٧٨
١٣ ٠٧١	٧٢٩ ٢٣٦	٢٦٦ ١٢١	١٩٧٩
٢٠ ٥٥٣	١٠٣٩ ٢٣٦	٣٧٨ ٢٢٦	١٩٨٣
١٩ ٧٨٤	١٥٠ ٧٨٩	٢٤٧ ٠٣٨	(٥٦)١٩٨٧

(٤) توقفت الملاحة في القناة، بصلة كلية، من أول نوفمبر ١٩٥٦، إلى ٢٨ مارس ١٩٥٧ بسبب العدوان الثلاثي.

وظلت طرء منطقة حتى أطر برتبة ١٩٥٧.

(٥) توقفت الملاحة في القناة في ٦ يونيو ١٩٦٧ بسبب العدوان الإسرائيلي على مصر .

(٦) استؤنفت الملاحة في ٥ برتبة ١٩٧٥.

(٧) تناهت الممرات المائية، إثر حرب الخليج وقصف التحالفات، وانخفاض إنتاج دول الخليج من البترول، وانخفاض

أوروبا واليابان على بترول منطقة الشرق، وبشمل الجزائر وليبيا وسجدة، با وشر الشمال، والكسيهه، هذا بالإضافة إلى تضرر

خود باللائات البترول الملاحة المنطقة قناة السويس.

تطور المداخيل والخصامح المادي في فترة السبعين منذ افتتاحها في ١٨٦٩ إلى سنة ١٩٨٣

ملاحظات	متوسط القطاع اللاتي مدر مرجع	المداخيل		التاريخ
		مدر	قسم برصة	
● التقى الضعف في عهد السطن المعاصر إبان الحرب العالمية الثانية، كان من نتيجة الاقتصاد في أعمال التطهير، مما أدى إلى انخفاض المداخيل	٣٠٤	٦,٧٨	٣	١٨٦٩
		٧,٥٠	٧	١٨٧١
		٧,٨٠	٧	١٨٩٠
	٤٦٠	٨٠-	٣	١٨٩٠ أبريل
		٨,٢٣	-	١ يناير ١٩٠٢
		٨,٥٣	-	١ يناير ١٩٠٦
	٨٧٠	٨,٨٤	-	١ يناير ١٩٠٨
		٩,١٤	-	١ يناير ١٩١٤
		٩,٤٥	-	١ يناير ١٩١٥
	١٠٥٠	٩,٧٥	-	١ يناير ١٩٢٣
		١٠,٠٦	-	١ يناير ١٩٢٥
		١٠,٣٩	-	١ يناير ١٩٣٠
				١ يناير ١٩٣٥

<p>● على المصطفى بسبب وجود صورتي في القمامة. ورفق أفعال المصطفى في فترة صلي الخلافة إثر الممران القلاني، وقد زعم القاطن شمرقيا بعد إزالة المراتي، وانتقال السفن المارة أو حطامها، ومباشرة أعمال المصطفى.</p>	١٢٥-	٩,٣٥	٣٣	-	١٩٤٢ مايو
		١٠,٣٩	٣٤	-	٢٩ أكتوبر ١٩٤٣
		١٠,٥٢	٣٤	١	١٠ مايو ١٩٥٤
		١٠,٦٣	٣٥	-	١٦ ديسمبر ١٩٥٤
		٨,٦٩	٢٨	١	٢٩ مارس ١٩٥٧
		٩,٣٥	٣٣	-	١٠ أبريل ١٩٥٧
		١٠,٢١	٣٣	١	١٦ ديسمبر ١٩٥٧
		١٠,٣٩	٣٤	-	٣٠ يناير ١٩٥٨
		١٠,٦٣	٣٥	-	٣١ أغسطس ١٩٥٨
		١٠,٨٢	٣٥	١	١٥ يناير ١٩٦١
		١٠,٩٧	٣٦	-	١٥ فبراير ١٩٦١
		١١,١٣	٣٦	١	٣١ مارس ١٩٦١
٨٨٠٠		١١,٣٨	٣٧	-	٣٠ أبريل ١٩٦١
		١١,٥٨	٣٨	-	٢٩ فبراير ١٩٦٤
		١٦,١٥	٥٣	-	١٦ ديسمبر ١٩٨٠
					انتهاء المرحلة الأولى من تطوير القناة
<p>● من مرصده إلى كم ٦١</p> <p>● من كم ٦١ إلى هدر تونس</p>	٣٣٠٠				

قناة السويس لي فترتي قبل التأسيس وبعد التأسيس
١ - خصائص قناة السويس

بعد التأسيس		قبل التأسيس		الملاحظات
إتمام المرحلة الأولى من التطوير ١٦ ديسمبر ١٩٨٠	إعادة فتح القناة ٥ يونيو ١٩٧٥	تأسيس القناة ٢٦ يوليو ١٩٥٦	افتتاح القناة ١٧ نوفمبر ١٨٦٩	
١٩٥ ٢٠/١٩,٥٠	١٧٣ ١٥,٥٠	١٧٣ ١٣,٥٠	١٦٤ ٩,٥٠	<ul style="list-style-type: none"> • طول القناة ١٦٦ كم • العمق متر • العرض عند الفتح متر • العرض عند عمق ١٦ متر متر • أقصى عرض عند سطح الماء متر • مساحة القطاع المائي م^٢ • أطوال الأجزاء الرئيسية كم • كميات الرمل المستخرجة منذ إنشائها
١٢٨١	٥٨٤	٤٥٤	٧٤	القناة مليون م ^٣

٢ - كفاءة القنارة

تحويل التأسيس		محدد التأسيس		البيانات
تاريخ المرحلة الأولى من الخطوط	إعادة فتح القنارة	تأسيس القنارة	افتتاح القنارة	
١٦ ديسمبر ١٩٨٠	٥ يونيو ١٩٧٥	٢٦ يونيو ١٩٥٦	١٧ نوفمبر ١٩٦٩	<p>البيانات</p> <ul style="list-style-type: none"> الناطقين المسجوع به اللغتين العامية الناطقين المسجوع به اللغتين العامية الناطقين المسجوع به اللغتين العامية
١٩٦٥	١٩,٥٨	١٠,٦٧	٦,٧٨	
٥٣ -	٢٨ -	٢٥ -	٢٢ ٢	
١٥٠ ٠٠٠	٦٠ ٠٠٠	٣٠ ٠٠٠	٥ ٠٠٠	

(٨) منظوم الحديث، باستكمالها الخاصة، بتوسيع القنارة بقدرة ٥٠ سطر من الجهة الشرقية حتى يصبح عرضها ٤١٥ متر.

للمساح المساحات الموزونة المربعة معزولة والقيام بالمحاورات، إتخاذ التقصير الأخير.

(٩) تخطيط معزولة بقطر ٢٠٠ كم منها ٢٠٠ كم في البحر، وتخطيط الملاح ١٠ كم، والمساح ٤,٥ كم، والمزود ١٠ كم، وتخطيط القنارة الغربية بالبحر ٢٨ كم.

٣ - السفن العابرة في القناة

البيانات	١٩٨٧- التالية للافتتاح (سنة كاملة)	١٩٥٥ السابقة للتأميم (سنة كاملة)	١٩٨٧
(أ) عددها:			
- مجموعها السنوي	٤٨٦	١٤٦٦٦ ^(١٠)	١٧٥٤١ ^(١١)
- المتوسط اليومي	١,٣	٤٠,٢	٤٨,١
(ب) أبعادها القصوى بالمتر:			
- الطول	١١٧,٠٠	٢٤٠,٠٠	٤٠,٧
- العرض	١٣,٥٠	٣٢,٤٥	٦,٣
(ج) متوسط مدة تواجدها في القناة بالساعات	٤٨	٢٥	٢٥
(د) عدد جنسياتها:	١٥	٥١	٩٤
(هـ) عدد المسافرين عليها:	٢٦٧٥٨	٥٢٠٧٧٤	٢٦٨٧٠ ^(١٢)

(١٠) يتضمن هذا العدد ٧٨٧٧ ناقلة بترول بمجموع حمولتها الصافية ٧٥٨٥٩٠٠٠ طن.

(١١) يتضمن هذا العدد ٣٤٠٢ ناقلة بترول بمجموع حمولتها الصافية ٢٧٥ ٢٢٦ طن.

(١٢) تحول وكاب البواخر - إشر الزدهار حركة الطيران في العالم، إلى استخدام الطائرات في تنقلاتهم، نظرا لسرعتها وتعدد خطوطها.

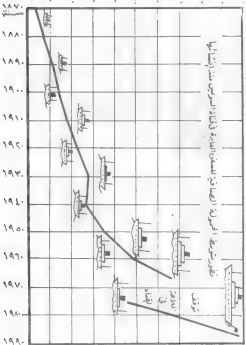
٤ - حولة وإيرادات السفن العابرة

١٩٨٧	١٩٥٥ التالية للافتتاح السابقة للتأميم (سنة كاملة)	١٩٧٠ التالية للافتتاح (سنة كاملة)	البسمان
طن	طن	طن	(١) الحولة الكلية للسفن العابرة:
٤٠٢ ٠٠٦ ٠٠٠	١٥٤٦٠٠٥٠٠٠	٦٥٤ ٩٦٥	- مجموعها السنوي
١ ١٠١ ٣٨٦	٤٢٣ ٥٧٥	١ ٧٩٤	- متوسطها اليومي
٢٢ ٩١٨	١٠ ٥٤٢	١ ٣٤٨	- متوسط الحولة الكلية للسفينة
طن	طن	طن	(ب) الحولة الصافية للسفن العابرة:
٣٤٧٠٣٨٠٠٠	١١٥٧٥٦٠٠٠	٤٣٦ ٦٠٩	- مجموعها السنوي
٩٥٠ ٧٨٩	٣١٢ ٦٤٠	١ ١٩٦	- متوسطها اليومي
١٩ ٧٨٤	٧ ٨٩٣	٨٩٨	- متوسط حولة السفينة
جنيه	جنيه	جنيه	(ج) إيرادات السفن العابرة:
١٠٧٥ ٨١٠٠٠ ٠٠٠	٣٢ ٢٢٢ ٥٠٤	٥٢٠ ٨٥٢	- مجموعها السنوي
٢ ٣٠٦ ٤٠٠	٨٨ ٣٦١	١ ٤٦٧	- متوسطها اليومي
٤٢ ٩٠٠	٢ ٦٩٨	١ ٠٧٢	- متوسط إيراد السفينة
طن	طن	طن ^(١١)	(د) حركة البضائع الثقولة
٢٥٦ ٩٣٥ ٠٠٠	١٠٧٥٠٨٠٠٠	٢٢ ٤٣٥٠٠٠	- مجموعها السنوي
٧٠٣ ٩٣٢	٢٩٤٥٤٢	٦١ ٤٦٦	- متوسطها اليومي
١٤ ٦٤٨	٧٣٣٠	٤ ٩٤٩	- متوسط حولة السفينة

(١٣) ليس من الصواب أخذ في الاعتبار نسبة الزيادة بين إيرادي ١٩٥٥ و ١٩٨٧ للفرق التاسع للفترة الشرائية للجنيه المصري بين هذين العامين، هذا علما بأن إيراد القناة بلغ ٢٠٠ ١ مليون دولار في ١٩٨٧، وحوال إلى العملة المحلية على أساس سعر الدولار ٧٠ قرشا، وفقا لأسعار مجمع النقد الأجنبي، لدى البنك المركزي المصري.

(١٤) هذه الأرقام خاصة بسنة ١٩٦٠، حيث أن بيانات حركة البضائع للسنوات السابقة لها غير موثوق في صحتها تماما.

تطور متوسط الصورة الحاصلة للصنف التجاري في أثناء السنتين عند إنشائها



الباب الخامس

قناة بنما

نبذة تاريخية :

● يعتقد أن الملاح الإسباني فاسكو نونز دي بالبوا، مكتشف المحيط الهادى، هو أول من فكر في إنشاء قناة لربط المحيطين الأطلسي والهادى.

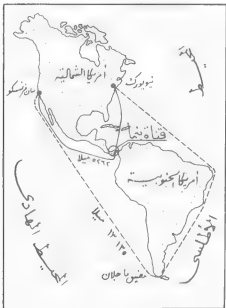
● شارل الخامس ملك إسبانيا، هو أول من قام بخطوة إيجابية لربط المحيطين، فأجرى الأبحاث الأولية في ١٥٢٣، ثم كلف حاكم بنما في ١٥٢٤ بعمل استطلاع ميدنى لمسار القناة، مستخدماً مجرى نهري ريو شاجر وريو جراندى، وهو نفس المسار الحالي للقناة.

● فكر العديد من الجغرافيين والملاحين ورؤساء الدول، طوال أربعة قرون وبصفة خاصة في أواخر القرن الثامن عشر، في ربط المحيطين، وحث الكتاب جميع المسؤولين بأقوالهم وكتاباتهم على تنفيذ هذا المشروع، إثر التنمية السريعة للساحل الغربى للولايات المتحدة، بعد اكتشاف مناجم الذهب في كاليفورنيا في ١٨٤٩، والانتهاى من إنشاء خط

سكة حديد بنما المحاذي لمسار القناة الحالية في ١٨٥٥. هذا بالإضافة إلى المزايا الطبيعية العديدة المشجعة لشق القناة من وجود أنهار ملاحية وبحيرات طبيعية متسعة، هذا فضلاً عن ضيق المساحة الأرضية بين المحيطين.

● شرعت شركة فرنسية كونها فردينان دي لسبس في ١٠ يناير ١٨٨٠ إثر نجاح حفر قناة السويس، في شق قناة بدون أهوسة تربط مباشرة المحيطين الأطلسي والهادي. وبعد هذا العمل الضخم مغامرة كبرى لشيخ في الرابعة والسبعين من العمر. وجددير بنما أن نذكر هنا ما قاله شارل دي لسبس لأبيه إزاء تصميمه، برغم معارضة الجميع الخوض في هذا المشروع: «إذا عازمت على المسير ورغبت في أن أتبعك، فإني سأفعل ذلك بنفس راضية وبدون تدمير أو تهديم، مهما تكن النتيجة. كل ما وصلت إليه، فإني مدين لك به، وكل ما أعطيتني إياه، فمن حقلك استرداده مني» وكأنه بقوله هذا كان يتوقع إخفاق المشروع.

● أخفق دي لسبس في شق القناة لعدة أسباب، من أهمها تفشي البعوض الذي كان يحمل جراثيم الملاريا والحمى الصفراء، وبفناء العمال فتكا ذريعاً، حتى كان عدد الضحايا يربو على الأربعين يومياً، ثم طبيعة الأرض المؤلفة من طبقتين غير متماسكتين، فكانت تنزلق إحداهما على الأخرى حاملة معها كميات هائلة من الرمال وما عليها من معدات ومنشآت، وأخيراً وليس آخراً ضعف الإدارة وسوء تقدير كميات الرمال الواجب رفعها لشق القناة.



قناة بنما تجتنب السفن التي تعبرها الدوران حول أمريكا الجنوبية

● اضطرت الشركة إزاء فشلها الفرع، وإذعاناً للواقع إلى إلغاء مشروعها الخاص بشق قناة مباشرة، واستبداله بمشروع آخر لقناة ذات أهوسة.

● أوقفت الشركة أعمالها سنة ١٨٨٨ بسبب تضوُّب المال وبعد رفع ٥٥ مليون متر مكعب من الرمال، وكان المقدَّر رفعه لشق القناة بأكملها ٤٥ مليون متر مكعب فقط.

● قاضى المساهمون الشركة الفرنسية وعلى رأسها فردينان دى لبس وابنه شارل وأعضاء مجلس إدارتها لاحتياهم عليهم وتبديد أموالهم بسبب سوء إدارتهم فحكم عليهم بالسجن وبغرامات فادحة، الأمر الذى أدى إلى هرب البعض وانتحار البعض الآخر، أما فردينان دى لبس فقد أوقف تنفيذ الحكم فيه نظراً لكبر سنه، وقاضى ابنه شارل الأمرين من جراء سجنه، وشطب اسمه من جوق الشرف الفرنسية نتيجة لذلك، واضطراره أخيراً إلى الهرب، مدة ثلاث سنوات، لعدم استطاعته سداد الغرامة الفادحة الموقعة عليه وعلى أبيه بسبب إفلاسها.

● استأنفت شركة فرنسية جديدة سنة ١٨٩٤ أعمال الشركة السابقة بعد حلها، غير أنها لم تكن أسعد حظاً منها.

● أجاز الكونجرس الأمريكى فى ١٩٠٢ الرئيس تيودور روزفلت فى الحصول على منطقة القناة، وضمان السيادة الأمريكية عليها مدى الحياة، وحصلت الولايات المتحدة فى ١٩٠٣، بمقتضى

معاهدة^(١) أبرمتها مع جمهورية كولومبيا التي كانت بناها جزءاً منها، على طريدة من الأرض عرضها عشرة كيلومترات تمتد من محيط إلى آخر، وحق السيادة المشتركة عليها لمدة مائة سنة، مقابل منحة قدرها عشرة ملايين دولار ذهب، بالإضافة إلى منحة سنوية قدرها ٢٥٠ ألف دولار إعتباراً من ١٩١٢.

● وقع مندوبيون عن بناها على المعاهدة في ٨ نوفمبر ١٩٠٣، وأرسلت الحكومة البنمية وقدماً آخرًا للتفاوض مع الولايات المتحدة، في سبيل الحصول على مزايا أفضل، غير أن هذا الوفد فوجئ ليس فقط بموافقة الوفد الأول على المعاهدة، بل بمنح الولايات المتحدة أكثر مما طلبته من كولومبيا وهو السيادة الكاملة مدى الحياة على منطقة القناة، وإقامة محاكم أمريكية صرفة فيها، مقابل ضمان استقلال جمهورية بناها الفتية، والمنحتين السابق ذكرهما بدون زيادة، وصدقت الحكومتان الأمريكية والبنمية على هذه المعاهدة في ١٩٠٤.

● عوضت الولايات المتحدة الشركة الفرنسية بشراء حقها في

(١) عارض البرلمان الكولومبي هذه المعاهدة ولم يعترف بها، مطالبا الولايات المتحدة بزيادة المنحة إلى ١٥ مليون دولار ذهب وعدم إقامة محاكم أمريكية في منطقة القناة، ولكن بعض التوار البنميين الذين كانوا في حاجة ماسة إلى المال توجهوا إلى واشنطن ونيويورك للحصول على هذه المنحة، فحاولت كولومبيا إرسال قوات عسكرية إلى بناها، غير أن سكانها حشد بناها رفضت نقل هذه القوات، وفي ٢ نوفمبر ١٩٠٣ أبحرت بارجة حربية أمريكية إلى ميناء كولون، فاندلعت الثورة في بناها، وأعلنت هذه استقلالها، فاعترفت الولايات المتحدة بها مباشرة.

شق القناة وممتلكاتها مقابل ٤٠ مليون دولار في ٤ مايو ١٩٠٤. وواصلت الأعمال بمعرفتها وأنجزتها بنجاح. بعد عشر سنوات من العمل الشاق المتواصل، ساهم فيه ٤٠ ألفاً من العمال دفعة واحدة، وقد تم رفع ٣٠٠ مليون متر مكعب من الرمال، وتكلف الإنشاء ٣٨٠ مليون دولار.

● افتتحت القناة رسمياً للملاحة في ١٥ أغسطس ١٩١٤. واسترعى افتتاحها أنظار وإعجاب العالم أجمع الذي ظل يتربص قروناً طويلة بتحقيق هذه الأمنية التي من شأنها إنعاش التجارة العالمية عامة، والتنمية الاقتصادية لأمريكا الجنوبية خاصة.

تعبية القناة:

● حصلت الولايات المتحدة الأمريكية، بمقتضى معاهدة سنة ١٩٠٣ التي عقدها مع جمهورية بنما، غداة استقلالها، على حق استغلال قناة بنما والسيادة الكاملة على المنطقة^(٢) الواقعة فيها

(٢) سادت منطقة القناة، وهي عبارة عن شريط من الأرض عرضه عشرة كيلو مترات بين المحيطين، اضطرابات عديدة منذ ١٩٥٨ أثارها البنميون لتعديل معاهدة ١٩٠٣ والمطالبة، بصفة خاصة، بالسيادة على المنطقة وزيادة النجعة وأغلقت الولايات المتحدة عن أي حق دائم لها على القناة وأبدت الولايات المتحدة استعدادها للاشتراك مع بنما في استغلال القناة والتنازل عن جزء كبير من أراضي المنطقة مع الاحتفاظ بمواعد حرية للدفاع عن القناة، وإعداد مشروع حفر قناة جديدة في بنما في مستوى المحيطين.



طوربین ساهمان بافته یونان صلاحتہ علی بحریہ جرمنی ہیرلینڈیجلی ، فی کلاہ با

(١٦٧٦ كم^٢) عدا مدينة بنها مدى الحياة، مقابل ضمان استقلال الجمهورية الفيتية ومنحها عشرة ملايين دولار ذهباً، هذا بالإضافة إلى منحة سنوية قدرها ٢٥٠٠٠٠ دولار تسددها لها اعتباراً من سنة ١٩١٢.

● زادت المنحة السنوية إلى ٤٣٠ ألف دولار، بمقتضى معاهدة ١٩٣٦، وإلى ١٩٣٠٠٠٠ دولار بمقتضى معاهدة ١٩٥٥ المبرمة بين الدولتين، ثم إلى ٢١٠٠٠٠٠ دولار في ١٩٧٢ و ٢٣٢٨٢٠٠ دولار في ١٩٧٣ على أثر انخفاض سعر الدولار.

● أبرمت في ٧ سبتمبر ١٩٧٧، معاهدتان جديدتان، بعد ثلاثة عشر عاماً من المفاوضات العسيرة الشاقة، بين دولة غنية كبرى هي الولايات المتحدة الأمريكية ودولة فقيرة صغرى هي بنها، وتفتح المعاهدة الأولى للولايات المتحدة حق الحفاظ على حياد القناة الدائم، وأولوية سفنها الحربية بالعبور، بصفة دائمة، في القناة، وجلاء القوات الأمريكية عن منطقة القناة تدريجياً حتى ٣١ ديسمبر ١٩٩٩، وحق الولايات المتحدة في استعمال الطرق البحرية والبحرية البنية اللازمة للدفاع عن القناة، إذا ما تعرضت حياتها للتهديد.

● أما المعاهدة الثانية فتسمح البنميين ملكية القناة بكامل منشآتها اعتباراً من ٣١ ديسمبر ١٩٩٩، وحق المشاركة في إدارة القناة، وزيادة عددهم تدريجياً حتى تحول لهم الإدارة بالكامل في نهاية مدة الاتفاقية، وحصول حكومة بنها على عائد سنوي يتراوح بين ٥٠

و ٧٠ مليون دولار من إيراد القناة، ومبلغ ٣٠٠ مليون دولار تقدمها الولايات المتحدة لبناء في شكل قروض ومساعدات، هذا بالإضافة إلى قيام الدولتين معاً بدراسة إمكانية شق قناة ثانية مباشرة للسفن العملاقة، مع منح الولايات المتحدة الأولوية فيها، في حالة الإنشاء.

● ألفت منطقة القناة (Canal Zone) الخاضعة للولايات المتحدة، بمقتضى المعاهدة المبرمة في أول أكتوبر ١٩٧٩، وبذلك أصبح الجزء الشمالى من المنطقة داخلاً في مقاطعة كولون، والجزء الجنوبي منها واقعاً في مقاطعة بنما، وأنشئت بمقتضى نفس المعاهدة لجنة مشتركة من الأمريكيين والبنميين لتشغيل القناة حتى آخر ١٩٩٩، وستكفل البنميون وحدهم، اعتباراً من أول يناير ٢٠٠٠، بمسئولية إدارتها وتشغيلها.

خصائص القناة:

- تقع في بنما، إحدى جمهوريات أمريكا الوسطى.
- يقع الجزء الأكبر منها في مستوى بحيرة جاتون التى يبلغ منسوب سطحها ٢٦ متراً فوق سطح البحر.
- تصل المحيط الأطلسى بالمحيط الهادى، عبر برزخ بنما.
- عرض مجراها الملاحي ٦٥٢,٤٠ متراً.

● طولها ٥٧,٦ كيلو متراً وطول المجارى المهيئة عند طرفيها ٢٤,٧ كيلو متراً^(٣).

● أقل عمق لها ١٢,٨٠ متراً.

● القناة مزودة بثلاثة أهوسة مدرجة ومزدوجة عند طرفيها ، للسباح لسفینتین بالعبور معاً في اتجاه واحد، أو اتجاهین متضادين، ويبلغ طول الهويس ٣٠٤,٨ أمتار وعرضه ٣٣,٥ متراً وعمقه ٢١,٣ متراً. وتعمل الأهوسة جميعها أوتوماتيكياً، بصورة تدعو إلى الدهش والإعجاب.

السفن العابرة:

● الفاطس الأقصى المسموح به لها ١٢,٠٤ متراً (٣٩ قدماً).

● الطول والعرض المصرح بها لها محدودان بما يتناسب مع حجم الأهوسة.

● تقابلها في القناة مسموح به على طول مجراها، ماعدا الجزء الواقع في قطاع كوليرا، فلا يسمح فيه بتقابل البواخر الكبيرة الحجم.

● متوسط مدة عبورها القناة تسع ساعات تقريباً.

● توغر لها القناة من ٢٠ إلى ٦٠٪ من المسافة بتجنيبها الدوران حول أمريكا الجنوبية.

(٣) ١١,٧٥ كم طول بحرى المحيط الهادى و ١٢,٩٥ كم طول بحرى المحيط الأطلسى.

● دخولها القناة يتم نهارًا، بين الساعة السادسة صباحًا والساعة الثالثة بعد الظهر، لايقاف الأهوسة عن العمل من الساعة الحادية عشرة مساءً إلى الساعة السابعة صباحًا، حيث إن الإسراف في استخدامها سيؤدي إلى انخفاض مستوى المياه في بحيرة جاتون في فصل الجفاف.

● عبرت القناة في سنة ١٩٨٦ عدد ١١٩٢٥ سفينة صافي حمولتها ١٨٢,٨ مليون طن^(٤)، وتتبع ٧٢ دولة.

كيفية عبور سفينة في القناة:

- تدخل السفينة ميناء كريستوبال على المحيط الأطلسي.
- تجتاز خليج ليون وطوله ١٢,٩٥ كيلومترًا.
- تمر السفينة خلال أهوسة بحيرة جاتون الثلاثة المتفاوتة المناسيب، فترتفع ٢٦ مترًا فوق سطح البحر حتى تصل إلى صفحة بحيرة جاتون الصناعية.
- تعبر السفينة بحيرة جاتون العذبة بطول ٣٨ كيلومترًا وسط الغابات الاستوائية الكثيفة وتحف بها في أثناء سيرها التماسيح الساحبة بين جزر من الأعشاب الطافية على سطح الماء.

(٤) يبلغ متوسط حمولة السفينة العابرة فيها ١٥٣٢٥ طنًا، في حين يبلغ متوسط حمولتها ١٩٧٨٤ طنًا في قناة السويس، هذا علماً بأن قناة بنما تطبق نفس نظام قناة السويس، باعتبار السفينة إما شاحنة وإما لخرة.

- تخترق السفينة بحر كولبرا الذي يمتد ١٣ كيلومتراً في أعماق واد متعرج، تخف به على الجانبين صخور صلبة حمراء داكنة اللون، يبلغ ارتفاعها ستين متراً.
- تجتاز السفينة هويس بنروميجل الذي ينزها ٩ أمتار، حتى تصل إلى بحيرة ميرافلوريس.
- يرجعها هويسا ميرافلوريس إلى مستوى سطح البحر.
- تجتاز السفينة بحري بحريا بطول ١١,٧٥٠ كيلومتراً.
- تصل السفينة أخيراً إلى ميناء بالبوا على المحيط الهادى.



البَابُ السَّادِسُ

قناة كيبل

نبذة تاريخية:

- ترجع فكرة ربط بحر الشمال ببحر البلطيق إلى سنة ٩٠٠ ميلادية.
- بدئ سنة ١٧٧٧ في إنشاء أول طريق مائي يربط البحرين، وانتهى من إنشائه سنة ١٧٨٥، ويعرف بقناة إيدر (Eider).
- استخدمت قناة إيدر، المزودة بستة أهوسة عند طرفيها، من سنة ١٧٨٥ إلى ١٨٩٥. وكانت صالحة للملاحة للسفن الصغيرة الحجم فقط التي لا تتجاوز حمولتها ٤٠٠ طن.
- بدئ في ٣ يونية ١٨٨٧ بحفر القناة الحالية، المعروفة كذلك بقناة القيصر ويلهام، بأموال التعويض التي دفعتها فرنسا لألمانيا عن أضرار حرب ١٨٧٠.
- انتهى من إنشائها سنة ١٨٩٥ باستخراج ٨٢ مليون متر مكعب من الرمال.
- افتتحت القناة رسمياً في ٢١ يونية ١٨٩٥، وأنشئت أصلاً

لأغراض بحرية استراتيجية ، غير أنها تعد اليوم عاملاً رئيسياً للتجارة بين الدول المتاخمة لبحر البلطيق، وسائر أنحاء العالم. ● وسعت القناة من سنة ١٩٠٧ إلى ١٩١٤، لمواجهة الزيادة المطردة في حجم السفن العابرة، واستلزم توسيعها استخراج ١٠٠ مليون متر مكعب من الرمال.

خصائص القناة:

- تقع في شمال ألمانيا الاتحادية.
- تمتد من ميناء كيبل إلى مصب نهر الإلب (Elbe)، وتصل بحر البلطيق ببحر الشمال.
- طولها ٩٨,٦٣٧ كيلو متراً بما في ذلك المجارى المائية المهيئة عند طرفيها.
- متوسط عرضها عند مستوى سطح الماء ١٦٢ متراً.
- عرضها ٩٠ متراً عند عمق ١١ متراً، وقطاعها المائى ١٣٥٣ م^٢.
- يربط ضفتيها نفق للسيارات وآخر للمشاة و٧ كبارى للقطارات والسيارات منها ٥ معلقة على ارتفاع ٤٢ متراً فوق سطح الماء و١٤ معدية مختلفة الأشكال والأحجام، ويمرّ هذا العدد الكبير من الجسور إلى اختراق القناة لمناطق أهلة بالسكان.
- تضاء القناة ليلاً بواسطة ١٢٠٠ مصباح قوى على طول



سفينة التجار قناة كييل، تحت أحد الكبارى المعلقة الجديدة بين ضفتيها، على طول مجراها
الداخل لمناطق آهلة بالسكان

ضفتيها تضفي عليها منظرًا ساحرًا أخاذًا فتشبه إذا ما جنَّ الليل
شارعًا منسجًا تشق البواخر طريقها فيه بعظمة وجلال.

الأهوسة:

- القناة مزودة بأربعة أهوسة^(١) في كلا طرفيها للسماح بعبور سفينتين معًا في اتجاه واحد أو في اتجاهين متضادين في الوقت نفسه.
- أنشئت الأهوسة لاختلاف منسوب المياه في بحري البلطيق والشمال، ولتلاقي التيارات المضارة بالملاحة الناشئة عن الفرق بين كثافتى المياه المالحة الداخلة في القناة والمياه العذبة الخارجة منها.

السفن العابرة:

- الغاطس الأقصى المسموح به لها هو ٩,٤٥ أمتار (٣١ قدمًا).
- الطول والعرض الأقصى المصرح بها لها محدودان بحجم الأهوسة الحديثة التي يبلغ طولها الفعل ٣٦٠ مترًا وعرضها ٤٢ مترًا وعمقها ١٤ مترًا.

(١) تتكون هذه الأهوسة من هورسين صغيرين طول كل منها الفعل ١٢٥ مترًا وعرضه ٢٢ مترًا وعمقه ١٠,٢ مترًا عند أول القناة و٩,٨ أمتار عند نهايتها. ويرجع تاريخها إلى ١٨٩٥ ويعرفان بالأهوسة القديمة. وهورسين كبيرين بطول ٣٦٠ مترًا وعرض ٤٢ مترًا وعمق ١٤ مترًا عند طرفيها استكملتا في ١٩١٤ ويعرفان بالأهوسة الجديدة، ومتوسط مدة اجتياز السفينة للهويس القديم ٣٠ دقيقة، وللجديد ٤٥ دقيقة.

● تقابلها في القناة مسموح به بالنسبة للسفن الصغيرة والمتوسطة الحجم.

● متوسط مدة عبورها للقناة ٨ ساعات.

● توفر لها القناة ٧٩٠ كيلومتراً بالقاء دوراتها حول الدائرك.

● سرعتها في القناة لا يجوز أن تتجاوز ١٥ كيلومتراً في الساعة.

● عبرتها ٤٢٥٣٦ سفينة صافي حمولتها ٤٦,٧ مليون طن^(٢) وتتبع ٩٢ دولة في سنة ١٩٨٦.



(٢) يبلغ متوسط حمولة السفينة العابرة ١٠٩٧ طناً في حين يبلغ متوسط حمولتها ١٩٧٨٤ طناً في قناة السويس.

البَابُ السَّابِعُ

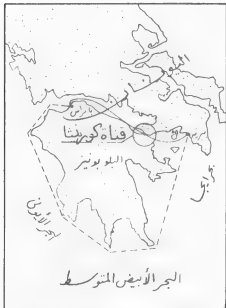
قناة كورينثا

نبذة تاريخية:

● كانت السفن، قبل شق برزخ كورينثا^(١)، تنقل على عربات يجرها العبيد أو البقر، من مدينة بوسيدونيا على خليج كورينثا في الغرب إلى مدينة إسكيا على بحر إيجه في الشرق، ومنها تستأنف سيرها في البحر، وقد أنشأ هذا الطريق البري، سنة ٦٠٠ ق. م، طاغية كورينثا برياندر (٦٦٩ - ٥٨٥ ق. م)، أحد حكماء اليونان السبعة، حتى تتجنب السفن مشقة ومخاطر الدوران حول شبه جزيرة المورة.

● فكر برياندر بعدئذ لصعوبة السفر بواسطة الطريق السابق في وصل بحري إيجه والأيووني غير أنه عدل عن مشروعه للخراقة السائدة وقتئذ بأن شق البرزخ قد يثير غضب إله البحر نبتون.

(١) كانت مدينة كورينثا، في العصور القديمة، تتأرجح ببلاتها وسلطاتها وطمعها الرخاسي الشهير، مدينة «مونت كارلو» أو «جزيرة كايرو» في عصرنا الحاضر.



قناة كوريشيا تجنب السفن التي تغرقها الدوران
حول شبه جزيرة المورة

● شرع ديمتريوس بوليورسيت، ملك مقدونيا سنة ٣٠٧ ق. م. في شق البرزخ. وكاد ينجح لولا تأكيد بعض العلماء له بأن منسوب المياه في خليج كورينثا، أعلى منه في بحر إيجه فتأثر بهذا الرأي وأمر بوقف الأعمال.

● فكر الإمبراطور نيرون (٣٧ - ٦٨ م) عند زيارته لمدينة كورينثا لمشاهدة الألعاب الأولمبية، في مشروع شق البرزخ، وشرع فعلاً في تنفيذه سنة ٦٧ ميلادية، ولكن مقتله في السنة التالية حال دون إتمامه. ولا تزال آثار محاولاته باقية حتى اليوم.

● ظل المشروع في طي النسيان ١٨ قرناً حتى تحررت اليونان ونالت استقلالها، فأعيد التفكير فيه من جديد.

● كلفت شركة فرنسية سنة ١٨٨٦، على أثر نجاح حفر قناة السويس، في شق برزخ كورينثا، وضربت الفأس الأولى سنة ١٨٨٢ في احتفال مهيب. غير أن الشركة اضطرت إلى إيقاف أعمالها سنة ١٨٨٩، بسبب أزمة مالية حلت بها.

● قامت شركة يونانية ١٨٩٠ بإتمام المشروع، فأنجزته بنجاح في أغسطس ١٨٩٣.

● افتتحت القناة رسمياً للملاحة في ٩ نوفمبر ١٨٩٣.

● اضطرت القوات الإنجليزية في أبريل ١٩٤١، إبان الحرب العالمية الثانية، إلى نسف الجسر الذي يربط بين ضفتي القناة لحماية

مؤخرة قواتها في التقهقر نحو جنوب اليونان، أمام زحف الجيش الألماني الجارف.

● أعادت القوات الألمانية والإيطالية بناء الجسر عند احتلالها اليونان، غير أنها عمدت عند تقهقرها أمام الحلفاء في أكتوبر ١٩٤٤ إلى تسفه وسد القناة بقضبان السكك الحديدية وبما يقرب من نصف مليون متر مكعب من الأنقاض.

● أعيدت الملاحاة إلى القناة في ٥ يوتية ١٩٤٨، بعد جهود جبارة بُذلت في تطهيرها.

خصائص القناة:

● تقع في جنوب شرق اليونان.

● تصل بحر إيجه بالبحر الأيوني مباشرة، بدون أهوسة.

● شقت في أرض صخرية، وتجرى وسط جدارين مرتفعين من الصخور الصلدة.

● طولها ٦ ٣٤٣ مترًا.

● أقل عرض لها عند مستوى سطح الماء ٢٤,٦٠ مترًا.

● عمقها ثمانية أمتار.

● يربط جسران علويان من المعدن جانبي القناة، أحدهما لعبور قطارات السكة الحديد والمشاة، ويقع على بعد ٤٦٥٠ مترًا من ميناء

بوسيدونيا، وارتفاعه ٥٨,٥٠ متراً فوق سطح الماء وطوله ٨٠,٣٠ متراً وعرضه ٥,٧٥ متراً. ويقع الجسر الثاني على بعد ٢٢٠ متراً من الأول لعبور السيارات في كلا الاتجاهين وكذلك المشاة، وارتفاعه ٥٤ متراً وطوله ٨٠ متراً وعرضه ٨,١٠ أمتار، كما توجد في طرفي القناة معدية من الحديد، تعمل كهربائياً، لعبور السيارات والمشاة القليل العدد، في هذه المنطقة الجبلية غير المكتظة بالسكان.

● تضاء القناة ليلاً بمصابيح قوية (بخار التريوم) مثبتة على جانبيها تعكس ضوءها الذهبي على صفحة الماء، فيبدو المجرى الملاحي عن بعد، كطريق مستقيم طويل ضيق، تحف به من الجانبين صخور صلبة غاية في الارتفاع.

السفن العابرة:

- الغاطس الأقصى المسموح به لها ٧,٣١ أمتار (٢٤ قدماً).
- العرض الأقصى المصرح به لها ١٨,٣٠ متراً.
- تقابلها في القناة غير مسموح به كلية حتى بالنسبة للسفن الشراعية الصغيرة.
- متوسط مدة عبورها القناة ٥٠ دقيقة.
- توفر لها القناة من ١١ إلى ٦٦٪ من المسافة بإلغاء دوراتها حول شبه جزيرة المورة.



صورة التخطي الأول من على ظهر سفينة بحرية مياه قناة كوربتا ، وشاهد فيها القاطرة التي
تنظرها والكبارى المعلقة للقناة ، عبر القناة

● تقطر السفن العابرة إيجارياً، إذا زادت حولتها عن ٨٠٠ طن.

● تغلق القناة أمام الملاحة، يوماً في الأسبوع، من الساعة السادسة صباحاً إلى الثامنة مساءً، لأغراض الصيانة.

● يتولى إرشاد السفن في القناة مرشدان، أحدهما يتسلم عجلة القيادة طيلة فترة عبورها، والآخر ينبه زميله، بصفة مستمرة، إلى مقدار المسافة بين جسم السفينة وضفة القناة نظراً لضيقها الشديد، حيث إن أقل تجويف في الضفة من شأنه إبعاد السفينة عن محور القناة.

● متوسط عددها سنوياً ٩٣٧٨ سفينة وتبلغ حولتها الصافية ٤,٥ مليون طن.^(٢)



(٢) يبلغ متوسط حولة السفينة العابرة فيها ٤٧٦ طناً في حين يبلغ متوسط حولتها ٩٩٧٨٤ طناً في قناة السويس.

الباب الثامن

المصطلحات البحرية

(أ)

احتياطي Stand-By: تراكى السفينة فى انتظار تلقى أوامر التحرك.

أسكلة (سقالة) Landing Stage: مرسى صناعى يمتد داخل البحر لتراكى السفن الصغيرة.

أعالى البحار High Seas: المياه الدولية، الخارجة عن حدود المياه الإقليمية الملاصقة لساحل الدولة التابعة لها، وليس لأية دولة سلطان عليها.

إنقاذ Salvage: عملية إنقاذ السفينة أو حمولتها، بناء على طلب ربانها، من خطر يهددها أو كارثة لحقت بها، بشرط ألا يكون قد أعلن «مغادرتها» وتطلق كذلك هذه الكلمة على المكافأة الواجب سدادها، لمن ينقذ السفينة أو حمولتها.

أنيمومتر Anemometer: جهاز لقياس شدة الرياح أو سرعتها.

(ب)

بارومتر **Barometer**: جهاز يقيس به الضغط الجوي للتكهن بحالة الجو.

بثاقورة **Davit**: آلة في السفينة تستخدم في رفع وإنزال المخاطيف وزوارق النجاة.

برج القيادة **Bridge**: المكان المخصص لقيادة السفينة.

بضاعة صلب **Bulk**: البضاعة غير المعبأة، مثل خام الحديد والفحم والحبوب.

ببوت **Bumboat**: قارب صغير يستخدم في نقل المؤن إلى السفن الراسية في الموانئ، ويسمى الذي يعمل عليه بالعموق.

بنتون **Pontoon**: وحدة عائمة مسطحة تستعمل بفردها أو مجموعة منها في أغراض شتى ككوبري عائم أو سقالة عائمة إلخ..

بوصلة **Compass**: صندوق مستدير، ذو غطاء زجاجي بداخله إبرة مغناطيسية مديبة الطرفين، تتحرك أفقياً فوق قرص مزين عليه الجهات الأربع الأصلية، وتشير الإبرة دائماً إلى جهة الشمال، وتستخدم البوصلة لتوجيه السفينة وتحديد موقعها في البحار، كما يسترشد بها كذلك على سطح الأرض.

(ت)

تدشين Launch : عملية إنزال السفينة إلى الماء للمرة الأولى، وتتم عادة في حفل يتناسب مع أهميتها، وتسمى رحلتها الأولى Maiden Voyage وتطلق كلمة Launch كذلك على قارب صغير مكشوف أو نصف مكشوف، يتحرك آليا أو يدويا.

تراكي Wharf : المكان المعد لتراكي السفن وهو مشابه للرصيف، وتسدد السفينة، مقابل ذلك، رسوما معينة يطلق عليها Wharfage

ترسانة Dock-yard : مكان على شاطئ بحر أو بحري مائي معد لبناء السفن أو إصلاحها.

تستيف البضائع Stowage : عملية رص البضائع في عناصر السفينة أو على سطحها، بطريقة سليمة، للمحافظة على أمان السفينة في رحلتها.

تطهير Dredging : عملية تعميق المجارى المائية، وإزالة الرواسب الموجودة فيها، بواسطة سفن خاصة تعرف بالكراكات.

تكديس Congestion : ازدحام السفن في الميناء، وينتج عنه عادة تأخير في إبحارها وسداد رسوم إضافية تبعاً لذلك.

تكسية **Revetment**: بناء من الحجارة أو الخرسانة يكسو ضفاف المجارى المائية لحمايتها من التآكل والانهيار من تأثير التيارات المائية، أو الأمواج الناتجة عن عبور السفن.

توازن السفينة **Even Keel**: هو تساوى غاطس السفينة عند مقدمتها مع غاطسها عند المؤخرة، سواء كانت محملة أو على الصابورة أى فارغة، وتطلق هذه الكلمة كذلك على قدرة السفينة على الثبات رأسيا، دون ميلها يمينا أو يسارا بفعل الأمواج **Stability**

(ج)

جس، سبر **Sounding**: عملية استطلاع أعماق المياه أو طبقات طبقات الأرض، بواسطة أجهزة خاصة.

جنوح (شحط) **Aground - Stranding**: انحراف السفينة، بسبب حادث أو قوة الطبيعة، عن خط سيرها في المجرى المائي واتخاذها وضعاً مائلاً فيه، أو ارتطامها بالشاطئ، أو ارتكازها على قاع البحر أو النهر.

جهاز شلط وتفريغ الحبوب **Grain Elevator**: جهاز يقوم بواسطة مواسير خاصة، بعملية دفع الحبوب لتحميلها على السفينة، أو شلط الحبوب لتفريغها من السفينة، ويقوم الجهاز في نفس الوقت بوزن الحبوب.

(ح)

حاجز أمواج Breakwater: رصيف صناعي من الحجارة أو الكتل الخرسانية، يمتد إلى داخل الماء لمسافات طويلة، لصد الأمواج وتخفيف حدتها، لحماية السفن المراكية خلفه من تأثيرها.

حجر صحي Quarantine: إجراءات صحية إجبارية تقوم بها السلطات الصحية داخل الميناء وعلى ظهر السفن، للوقاية من الأوبئة والأمراض المعدية.

حركة المد والجزر Tide: حركة منتظمة لمياه البحر على الشاطئ تحدث يوميا في أوقات معينة، بفعل الجاذبية القمرية والشمسية ودوران الأرض وتسمى حركة الماء نحو الشاطئ بالمد Tide، وحركة انسحابه عنه بالجزر Ebb.

حطام السفينة Wrecks: بدن أو بقايا السفينة الغارقة، وتوضح أماكنها بوضع علامات بواسطة شعندورات، وكذلك بإصدار نشرات بتواجدها، نظرا لمطورتها على الملاحة في الموانئ أو المياه الساحلية.

حظيرة Shelter: مكان مسقوف على الشاطئ معد لإيواء الوحدات البحرية الصغيرة للمحافظة عليها من حرارة الشمس وتقلبات الجو.

حل رباط السفينة Unmooring: عملية انشال مخطاف السفينة، أو

عملية حل الجبال التي تربطها بالرصيف، وتتم بواسطة القوارب المعدة لذلك.

حمولة السفينة **Tonnage**: حجم جميع فراغات السفينة مقدراً بالطن وهو وحدة القياس، ويساوى ١٠٠ قدم مكعب أو ٢,٨٣ متراً مكعباً، حسب تقدير لجنة القسطنطينية سنة ١٨٧٣.

حمولة صافية **Net Tonnage**: تمثل الحجم الناتج، بعد استبعاد حجم الفراغات التي يشغلها طاقمها وقوتها المحركة وفراغات الملاحة وأماكن تخزين الوقود من الحمولة الكلية للسفينة، أي تمثل حجم فراغات السفينة المستغل تجارياً.

حمولة قصوى **Dead Weight Tonnage (DWT)**: وزن جملة ما يمكن للسفينة حمله أو نقله من بضائع وتكوين ووقود ومياه إلخ.. بالطن الوزني على أساس الطن ١٠١٦ كجم، حسب ما يسمح به غاطسها الأقصى، وفقاً لخط الشحن.

حمولة كلية **Gross Tonnage**: الحجم الإجمالي لجميع الفراغات الداخلية للسفينة بدون استثناء.

حمولة مزاحة **Displacement**: تمثل وزن المياه المزاحة من السفينة، عند طفوها في مستوى خط الشحن.

حمولة مسجلة **Registered Tonnage**: هي الحمولة الواردة في

شهادة التسجيل والتي بموجبها تحصل جميع رسوم الموانئ في العام. ويعبر عنها بالطن المسجل ومقداره مائة قدم مكعب أو ٢,٨٣ مترًا مكعبًا. ويتغير تبعًا للدولة. في حدود ضيقة.

حوض Dock: حوض مستطيل منسج، ثابت أو متحرك، معد لاستقبال السفن المراد إصلاحها أو صيانتها. ويتم هذا بعد تثبيتها في الحوض وتفريغه من الماء. والحوض على نوعين: حوض جاف وحوض عائم.

حوض جاف Dry or Graving Dock: مكان محفور على شاطئ البحر ويتصل به بوساطة باب يتحرك أفقياً لإدخال السفينة المراد إصلاحها في الحوض الذي يفلق بابه بعدئذ ويفرغ من الماء.

حوض عائم Floating Dock: حوض متحرك مفتوح الطرفين، له جداران مزدوجان يملآن بماء البحر بوساطة مضخات خاصة، كي يتقل الحوض ويغوص في الماء فتدخله السفينة المراد إصلاحها. ثم يفرغ الجداران من الماء، فيطفو الحوض وبداخله السفينة.

(خ)

خط السير Itinerary: خط سير السفينة من ميناء القيام، مارة بكافة موانئ الرسو، حتى ميناء الوصول، وهو للسفن ذات الخطوط المنتظمة.

خط الشحن **Plimsoll Line**: علامات مرسومة على جانبي السفينة لبيان حمولتها في مختلف فصول السنة والمناطق المناخية، وتقابل أقصى غاطس مسموح به لشحن السفينة حفاظاً على أمانها.

(د)

دومان **Helm (Wheel)**: عجلة قيادة معدنية أو خشبية ذات ثمانية مقابض تستخدم لتغيير اتجاه السفينة، أو المحافظة على خط سيرها.

(ر)

رادار السفينة **Radar on Board Ship**: جهاز لتحديد مركز السفينة واتجاهها والمسافة بينها وبين السفن الأخرى أو الشاطئ أو أي جسم أمامها أو حولها، فيرسل الرادار أشعة كهرومغناطيسية تصطدم بالأشياء التي تقابلها، فترتد ثانية وتظهر على شاشة الرادار، ويعتمد على هذا الجهاز، بصفة خاصة، أثناء الليل أو عند تعذر الرؤية، بسبب الضباب أو العواصف الرملية.

رباط **Mooring**: المكان الذي تربط فيه السفن بأمان، ويطلق كذلك على عملية ربط السفينة بواسطة محطاتها، أو بالحبال في الشندورات الموجودة في المجاري المائية، أو في شمعات الرباط على الرصيف أو الضفاف، ويقوم البحارة بهذه العملية في قارب معد لهذا الغرض.

رہان السفينة (قبطان) **Captain, Master**: الشخص الذى يتولى قيادة السفينة والإشراف فنيا وإداريا عليها والمسئول عن سيرها وعن طاقمها وركابها، علاوة على تمثيله، وهو على ظهرها، السلطة العامة ومالك السفينة، وبإيجاز له مطلق السلطات على سطحها.

رسوم الإرشاد **Pilotage**: رسوم تحصل نظير الخدمات التى يقوم بها المرشد، وفقا لتعريفه الميناء أو القناة أو هيئة المرشدين.

رصاص **Signalman**: الشخص الذى يراقب سير السفن وتحركاتها فى الموانئ والمجارى المائية.

رصيف بحرى **Quay**: مرسى يمتد على شاطئ البحر لرسو السفن، ومجهز بمعدات الشحن والتفريغ وعناير لتخزين البضائع إلخ..

رفاص **Propeller**: عمود حلزوني محوري متصل بآلات تشغيل السفينة لتحريكها، ويتم ذلك بواسطة عمود واحد أو أكثر.

(س)

سنانر معدنية **Sheet Piles**: ألواح من المعدن ذات أشكال وأطوال مختلفة، تدق على ضفاف المجارى المائية والموانئ لحمايتها من التآكل أو الانهيار من تأثير الأمواج والتيارات المائية.

سحارة (سيفون) **Siphon**: جراب أسطوانى الشكل من المعدن أو

الحرسانة يثبت في قاع المجارى المائية بين ضفتيها لتعبر مواسير المياه والكابلات التليفونية والكهربائية إلخ في داخله.

سطح البحر Sea Level: مستوى صفحة الماء، ويعتبر منسوبه «صفراً». وقد اتخذ أساساً لقياس الارتفاعات والانخفاضات على سطح الأرض.

سفينة ساحلية - Coaster: سفينة صغيرة لا تزيد حمولتها الكلية على ١٠٠٠ طن، بنيت خصيصاً لنقوم بالنقل الساحلي.

(ش)

شحنة Cargo: البضائع والمواد البترولية وغيرها من الحمولات التي تحصلها السفن داخل عنابرها.

شكة Tackle: المعدات الموجودة على ظهر السفينة والمستعملة في عمليات الشحن والتفريغ وتشمل الروافع والمخاطف والشباك والخيال إلخ.

شمعة رباط Mooring Bollard: كتلة حديدية منتظمة الشكل، مثبتة في قاعدة من الحرسانة المسلحة مشيدة على أبعاد متقاربة، على أرصفة الموانئ وضاف المجارى المائية لرباط السفن فيها عند رسوها.

Buoy شمنذورة : علامة إرشاد عائمة أو ثابتة فى الماء، يحدد بها الجزء الصالح للملاحة داخل الموانئ والمجارى المائية والشمنذورات هى على أنواع وأشكال مختلفة، منها ما يبين اتجاه التيار، ومنها المضئنة أو العاكسة للإسترشاد بها ليلاً إلخ..

(ص)

Ballast صابورة : مواد ثقيلة متنوعة توضع فى قاع السفينة لحفظ توازنها، إذا كانت فارغة، وتقلل السفينة غالباً بجاء البحر أو الرمال أو الأحجار.

Mast صارى : عمود من المعدن أو الخشب مثبت رأسياً فى السفن، لترفع عليه قلاع السفن الشراعية أو الأعلام والإشارات الملاحية إلخ.. أو مقام على الأرض لترفع عليه علامات الإرشاد.

Barge صندل : سفينة مسطحة القاع تقطر أو تتحرك آلياً، ذات عتابر متسعة مكشوفة أو مغلقة، تستعمل فى نقل الحمولات المختلفة فى المجارى المائية الداخلية.

(ط)

Crew طاقم السفينة : جميع الأفراد العاملين على السفينة الذين يشرفون على سيرها وتنظافتها وصيانتها وخدمة ركابها. عدا الربان الذى له وضع خاص، وكذلك نائبه.

(ع)

Knot: وحدة قياس سرعة السفينة في الساعة، وتقدر بالميل البحري ويساوى ١,٨٥٢ كم.

Kilometer Post: لوحة معدنية أو ما يشابهها مثبتة على ضفاف المجارى المائية ومبين عليها المسافات الكيلومترية، لتحديد مواقع السفن فيها.

(غ)

Draught: عمق الجزء المغمور في الماء من بدن السفينة، والمحصور بين سطح الماء وقاع السفينة، ويقاس بالقدم.

Diver: الشخص الذى يغوص في أعماق الماء لمدة متفاوتة تبعاً لطبيعة عمله، ويرتدى لذلك جهازاً خاصاً محكماً يتصل بمضخة لضغط الهواء فيه.

(ف)

Broken Stowage: فراغات غير مستعملة: فراغات غير مشغولة بعد رص البضائع بسبب اختلاف حجمها، أو الفراغات المتبقية في عنبر السفينة، بين آخر تستيف وسقف العنبر.

(ق)

قاطرة Tugboat: سفينة صغيرة، مزودة بقوة دفع كبيرة، معدة لسحب الوحدات البحرية المختلفة الحالية من آلات لإدارتها، أو لقطر السفن التي يطرأ عليها خلل في أثناء سيرها، أو لمساعدة السفن على الدخول والخروج من الموانئ والقيام بمناورتها.

قافلة Convoy: مجموعة من السفن تسير في اتجاه واحد على مسافات متقاربة.

قرينة Keel: عمود خشبي أو معدني يمتد أفقياً بطول السفينة من أسفلها لتثبيت عليه أجزائها المختلفة، وهو بمثابة عمودها الفقري.

قزق Slip-Way: مرقد متحرك يتزلق على قاعدة مائلة، جزؤه العلوي مثبت على الشاطئ والسفل مغمور في الماء، وتركب على المرقد السفينة المراد إصلاحها ثم يسحب بواسطة ونش خاص إلى الجزء العلوي من القاعدة لإجراء الإصلاحات اللازمة للسفينة عليه.

قطاع مائي Water Section: مساحة قطاع الجري المائي المحصور بين مستوى سطح مائه وقاعه وجانبيه.

قطر Towage: عملية سحب السفينة أو الوحدة العائمة بالخيال أو الكابلات بواسطة قاطرة، أو بمساعدة سفينة أو أكثر.

Caulking: عملية رم خشب وشقوق الوحدات البحرية لمنع تسرب المياه إلى داخلها.

Steering a Ship: تتم قيادة السفينة من برج القيادة، بطريقة دوران عجلة القيادة أو الضغط على أزرار تحريكها في الاتجاه المطلوب.

(ك)

Dredger: سفينة مجهزة بالآلات خاصة لتعميق المجارى المائية أو لتطهير قاعها من الرواسب، والكراكات متعددة الأنواع والأشكال والأحجام.

Floating Bridge: كوبرى عائم: كوبرى متنقل يربط ضفتى مجرى مائى، يحمل على يراطيم عائمة بدلا من أعمدة ثابتة.

(م)

Lighter: صندل مقطور معد لنقل البضائع وأمتعة المسافرين إلخ.. من الرصيف إلى السفن الراسية فى عرض البحر وبالعكس.

Ship Owner: مالك السفينة: الشخص أو الأشخاص أو الشركة المسجلة رسمياً بامتلاك السفينة، والمالك مسئول عن صيانة السفينة وصلاحياتها للملاحة.

مجرى مائى Channel: ممر ضيق وعميق تجتازه السفن فى الموانئ والأنهار والقنوات، ويكون محدداً، عادة، بعلامات إرساء تعرف بالشعندورات.

محس صوتى Echo-Sounder: جهاز كهربائى لقياس أعماق المياه بإرسال موجات أو ذبذبات صوتية إلى قاع المجرى المائى، ثم قياس زمن ارتدادها منه لمعرفة عمق المياه تحت السفينة، بعد إجراء عمليات حسابية معينة.

مخطاف (مرساة) Anchor: جسم معدنى ثقیل يتكون من ساقى تنتهى من أسفل بذراعين مقوستين أو أكثر ومن أعلى بحلقة مستديرة يربط فيها جنزير حديدى تنزله السفينة بوساطة آلات خاصة، حتى يفرس فى قاع البحر، لتثبيت السفينة فى حالة رسوها.

مراشعة Scraping: عملية تنظيف وإزالة الصدأ من هياكل الوحدات البحرية للمحافظة عليها من التآكل.

مراكز الإشارة Signal Posts: محطات بحرية منتشرة على طول القنوات لمراقبة المجرى الملاهى وتحركات السفن فيه لضمان سلامة الملاحة.

مرسى Berth: مكان داخل الميناء تتم فيه عملية شحن أو تفريغ السفن.

مرشد Pilot: الشخص الذى يقدم لربان السفينة كافة الإرشادات اللازمة له عن خصائص الطريق الذى يجتازه سفينته؛ وذلك لتحديد سيرها عند دخول الموانئ والخروج منها، أو فى القنوات البحرية ويعرف الأول بمرشد ميناء والثانى بمرشد قناة.

معاينة Survey: الفحص النظرى أو الاختبارات التى تتم على بدن السفينة وقاعها وماكيناتها وأجهزة القيادة والروافع إلخ..

معدية Ferry Boat: وحدة بحرية تتحرك ألياً أو يدوياً، بين ضفتى مجرى مائى، لنقل الأشخاص والأمتعة والسيارات إلخ..

مقدمة السفينة Prow, Bow: أول جزء من السفينة، أما أقصى جزء من مؤخرتها فيطلق عليه Stern أو Poop، كما يطلق كذلك جوجو أو بروة على مقدمة السفينة، وإش على مؤخرتها.

منارة (فئار) Lighthouse - برج مرتفع، يسهل رؤيته بوضوح، يطوره كشاف كهربائى قوى، يرسل إشارات ضوئية، مشيد على ساحل البحر أو قريبه، لإرشاد السفن، أو على سطح الأرض لإرشاد الطائرات ليلاً.

مناورة Manoeuvre: حركة الوحدة البحرية فى كافة الاتجاهات، لتغيير خط سيرها أو للرسو.

ملاحة Navigation: تحديد خط سير السفينة الصحيح وقيادتها بأمان في رحلتها البحرية من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، بواسطة أجهزتها الملاحية الدقيقة وعلامات الإرشاد ومواقع الشمس والنجوم إلخ..

مياه إقليمية Territorial Waters: المساحة المائية الملاصقة لشاطئ الدولة والداخلية في حدودها والتي لها عليها حق السيادة الكاملة واستغلال ما فيها من ثروات مائية ومعنية، وحدد طول هذه المساحة بمقدار اثني عشر ميلاً بحرياً، بمقتضى القرار الجمهوري رقم ٥٨/١٨٠ الصادر في ١٧ فبراير ١٩٥٨، وبمقتضى اتفاقية جنيف ١٩٥٨.

ميناء Port, Harbour: موقع طبيعي أو صناعي على شاطئ دولة معد لاستقبال السفن ومجهز بمعدات الشحن والتفريغ ومناور متسعة للتخزين، وترسانات لبناء السفن وأحواض لإصلاحها إلخ.. ويعتبر الميناء داخلاً في حدود الدولة وتحت سيادتها.

(و)

ونش Crane, Winch: آلة رافعة ثابتة أو متحركة، بحرية أو برية، ذات ذراع قوية تتحرك في كافة الإتجاهات لرفع وإنزال الحمولات، وتعمل بالكهرباء أو البخار أو يدوياً.

(ى)

بين السفينة Star Board: الجانب الأيمن من السفينة، في اتجاه سيرها، حيث يوضع الضوء الأخضر، أما الجانب الأيسر من السفينة، حيث يوضع الضوء الأحمر فيسمى Port Side، كما يطلق كذلك سنجد على الجانب الأيمن، وسقالة على الجانب الأيسر مع النظر نحو المقدمة.



أهم المراجع - MAIN REFERENCES

(أ) العربية :

- التشرات السنوية والشهرية لهيئة قناة السويس ١٩٥٧ - ١٩٨٧.
- التشرات الداخلية اليومية لهيئة قناة السويس ١٩٥٧ - ١٩٨٧.
- قناة السويس تحت الإدارة العربية، الذكرى العاشرة للتأسيس ١٩٦٦.
- هندسة الموانئ والإنشاءات البحرية - المهندس الدكتور علاء الدين فطين.
- قصة قناة السويس - الدكتور مصطفى الحفناوى.
- مصر فى عهدى محمد على وإسماعيل - إبراهيم عياد.
- جريدة الأهرام - يولية إلى نوفمبر ١٩٥٦.
- المصطلحات البحرية التجارية - أحمد كمال الطوبجى.
- المصطلحات الفنية البحرية - وزارة النقل، المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى.
- قانون البحار - عقيد أ.ح. عبد الحائق صالح السيد، محمود عيسى.
- مسألة قناة السويس - محمد صفوت.
- قناة السويس فى ١٠٠ عام - الدكتور محمد عبد الرحمن برج.
- ملفات السويس - محمد حسنين هيكل - جريدة الأهرام.
- الأسرار الكامنة لمحنة مصر والقناة - المهندس عبدالحاميد أبو بكر - مجلة أكتوبر.
- ٢٥ عاما لإرادة وإدارة مصرية - حسن رفعت.
- فنون البحر (الجزء الأول) - الرائد جمال عبد البر.
- مجلة « البترول » الهيئة العامة للبترول.

(ب) الإنجليزية والألمانية:

- Statistical Yearbook-United Nations
- Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables.
- The World Book Encyclopedia.
- Almanach Please.
- Encyclopedia Britannica.
- World Almanach.
- Panama Canal Company: Annual Reports.
- Nord-Ostsee Kanal.
- Kiel Canal Statistics.
- The Suez Canal: Dr. Paul Hermann.
- The Suez War: Paul Johnson.
- The Daily American Journal.
- World Petroleum.
- Reader's Digest
- Egypt realizes the project of the Suez Maritime Canal: Information Department.

(ج) الفرنسية:

- Revues «Le Canal» 1953-1956.
- Astronomie: Lalande.
- Conservation & Amélioration du Canal de Suez: J.Goby.
- Suez-Panama: André Siegfried.
- Le Canal de Suez: Henri Poydenot.
- Le Canal de Suez: Faits et Chiffres pour la vérité et l'histoire
Département de l'Information.
- Le Canal Maritime de Suez-Cie du Canal; Paris 1908.
- Le Canal de Suez et le Génie Français; E.Micard.
- Le Canal de Suez: C.Ribeyre.

الفهرس

الصفحة

٥	مقدمة بقلم السيد رئيس هيئة قناة السويس
٨	مقدمة المؤلف
١١	الباب الأول : القنوات البحرية
١٣	- أنواع القنوات البحرية
١٨	- تطوير القنوات البحرية
٢٩	- رسوم عبور السفن
٣٤	- أهم القنوات البحرية العالمية
٣٧	الباب الثاني : قناة الفراعنة
٤٨	الباب الثالث : تاريخ قناة السويس
	أولاً : من قناة الفراعنة إلى القناة الحالية
٥٠	(أ) طريق الهند قبل شن البرزخ
٥٣	(ب) مشروعات شن القناة
	ثانياً : القناة الحالية
٥٩	(أ) شن القناة
٧٠	(ب) القناة قبل التأميم
	ثالثاً : القناة بعد التأميم
٩٤	(أ) القناة قبل عدوان ١٩٦٧
١٣٤	(ب) القناة إبان العدوان
١٤٩	(جـ) القناة بعد العدوان
١٥٦	- نقش الشهيد أحمد حمدي

الصفحة

١٥٨	(د) القناة بعد التطوير
١٦٧	.. خصائص قناة السويس
١٧٦	- مشروعات تطوير وتحسين القناة
١٧٩	- مشروع التطوير العظيم
١٨٢	- خط أنابيب البترول « سومد »
١٨٤	- كيفية عبور سفينة في القناة
	الباب الرابع: قناة السويس بالأقوال والأرقام
١٩١	- قالوا عن قناة السويس
١٩٨	- إحصاءات
٢٠٩	الباب الخامس: قناة بنها
٢٢٢	الباب السادس: قناة كيل
٢٢٨	الباب السابع: قناة كورينثا
٢٣٥	الباب الثامن: المصطلحات البحرية
٢٥٣	- أهم المراجع العربية والأجنبية

١٩٨٨ / ٥٣٥٦	رقم الإيداع
ISBN ٩٧٧-٢-٢٥٣٨-X	التوزيع الدولي

١ / ٨٨ / ٤٩

طبع بتطابع دار المعارف (ج.م.ع)

اقرا

بهذا الفعل الجميل (اقرا) : تدعوك
دار المعارف إلى قراءة تراث هذه السلسلة
العريقة .. بأقلام كبار كتابنا .. لتعيش
معهم .. كما عاش الأباء والأجداد ..
وتكوّن في مكتبتك موسوعة متفرقة في فروع
المعرفة المختلفة .

وإيماناً منا بأن القراءة هي أقصر
الطريق إلى الوعي والثقافة .. فقد يسّرنا لك
ذلك في إخراج جيد .. وسعر زهيد .